AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL

Tarification en assurance automobile

2007

2008-04588/

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL

Tarification en assurance automobile

2007

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et vigie de l'Autorité des marchés financiers.

Ce rapport est disponible sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers
à l'adresse suivante : http://www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2008

ISBN 978-2-550-51989-8 (Imprimé)
ISBN 978-2-550-51990-4 (En ligne)
ISSN 1712-9389 (Imprimé)
ISSN 1712-9397 (En ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
La ministre des Finances
La ministre des Services gouvernementaux
La ministre responsable de l'Administration gouvernementale
La présidente du Conseil du trésor

Québec, avril 2008

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2007. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Monique Jérôme-Forget

Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : 418 643-5270
Télécopieur : 418 646-1574
ministre@finances.gouv.qc.ca

Montréal
380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : 514 873-5363
Télécopieur : 514 873-4728

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, mars 2008

Madame Monique Jérôme-Forget
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Madame la Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter la 30e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année terminée le 31 décembre 2007.

Produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A 25), ce rapport renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec. Cette analyse porte sur leur expérience en matière de sinistres, sur leurs pratiques de classification et de tarification des risques ainsi que sur les tarifs en vigueur en 2007.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché de l'assurance automobile au Québec dans lequel ont œuvré les assureurs au cours de la dernière année. Il relate l'évolution des pratiques de tarification, les modifications apportées aux manuels de tarification des assureurs et la consultation de ces manuels par le public. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec pour l'année 2007.

Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard et pour une cinquième année consécutive, le mouvement à la baisse des tarifs est un indicateur que le marché est efficace, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.

La progression des primes acquises ayant été de moindre importance que celle du montant des sinistres, l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement inférieurs à ceux de 2006. Par contre, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les sept dernières années, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Québec (Québec)
G1V 5C1
tél. : 418.525.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 418.525.9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec)
H4Z 1G3
tél. : 514.395.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 514.873.3090

www.lautorite.qc.ca

L'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats révèle également qu'au cours des dix dernières années, la tarification automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate.

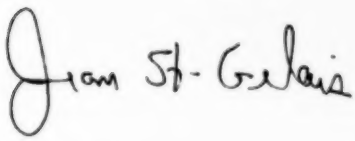
En outre, les bénéfices d'exploitation importants générés depuis les sept dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile permet de conclure que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, surtout pour certaines clientèles cibles. De plus, cette concurrence tend à s'élargir à l'ensemble des catégories de risque.

Enfin, il est intéressant de constater que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile. Les assurés ont également la possibilité de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,



Jean St-Gelais

Table des matières

		Introduction	**1**
CHAPITRE	**1**	**Le marché de l'assurance automobile au Québec en 2007**	**3**
		Les assureurs automobile et l'offre d'assurance	3
		La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile	10
		La demande d'assurance automobile	14
CHAPITRE	**2**	**Les pratiques de tarification**	**19**
		La consultation des manuels de tarification	19
		Les modifications aux manuels de tarification	21
		L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs	24
CHAPITRE	**3**	**La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2007**	**31**
		Le contexte de l'analyse de rentabilité	31
		L'évolution globale des résultats	32
		L'évolution des sinistres	36
		Le caractère adéquat de la tarification en 2007	48
		Conclusion	**52**
ANNEXE	**A**	**Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2007**	**55**
ANNEXE	**B**	**Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2007 en assurance automobile au Québec**	**59**
ANNEXE	**C**	**Glossaire**	**61**
ANNEXE	**D**	**Données utilisées pour les graphiques 4 à 14**	**65**
		Liste des tableaux	**71**
		Liste des graphiques	**73**

Introduction

L'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année à la ministre des Finances un rapport sur la tarification en assurance automobile.

Le présent rapport[1] vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise, l'assurance automobile. Il expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée en 2007 par les assureurs œuvrant dans ce marché.

Ce rapport comporte trois chapitres. Le premier décrit le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.

La consultation des manuels de tarification, les modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de l'année, l'évolution des pratiques en matière de classification et de tarification des risques, de même que l'évolution des tarifs font l'objet d'une analyse dans le deuxième chapitre.

Enfin, le troisième chapitre présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2007. Elle porte sur les résultats d'exploitation des assureurs ainsi que sur le caractère adéquat de la tarification.

1. Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Chapitre 1

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2007

Ce chapitre présente une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2007. Il fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché[2] et traite également de la concurrence.

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

Cette année, 127 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec[3].

Comme on peut l'observer au tableau 1, le nombre d'assureurs automobile autorisés à souscrire varie peu depuis les cinq dernières années. En fait, en 2007, le total est passé de 128 à 127 puisqu'un assureur a restreint son permis à des activités de réassurance.

100 assureurs ont souscrit de l'assurance automobile au Québec en 2007. Ainsi, l'offre d'assurance demeure élevée.

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec

	AUTORISÉS À SOUSCRIRE	AYANT SOUSCRIT	
Année		Nombre	Pourcentage
1998	137	121	88 %
1999	140	121	86 %
2000	134	114	85 %
2001	134	113	84 %
2002	126	108	86 %
2003	125	107	86 %
2004	126	108	86 %
2005	127	103	81 %
2006	128	103	80 %
2007	127	100	79 %

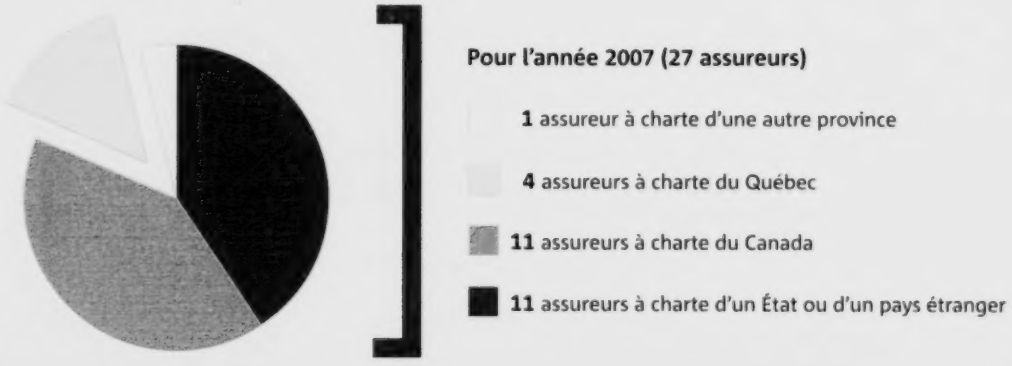
Selon les renseignements disponibles au moment de la production de ce rapport, 27 des 127 assureurs autorisés n'ont pas souscrit ce type d'assurance[4]. Ces derniers sont principalement des assureurs à charte du Canada ou d'un État ou pays étranger tel que l'illustre le graphique 1.

2. Pour compléter l'information, le site Web de l'Autorité (www.lautorite.qc.ca) présente une description de l'environnement juridique dans lequel les assureurs exercent leurs activités de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.
3. La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Notez que les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance ne sont pas inclus dans ce nombre.
4. Ces assureurs sont identifiés à l'annexe A.

La majorité d'entre eux souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. En effet, la somme des primes directes souscrites par ceux-ci représente 2,4 % du total des primes directement souscrites en 2006 en assurance de dommages pour le Québec. De plus, quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureurs, alors que leur permis les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

GRAPHIQUE 1

Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire



La plupart de ces assureurs exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada, notamment en Ontario et en Alberta. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, aviation, bris des machines, responsabilité et autres).

Pour ce qui est des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, le tableau 2 en présente le nombre et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2[5]

Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte

Année	QUÉBEC		AUTRE PROVINCE		CANADA		ÉTAT OU PAYS ÉTRANGER	
	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
1995	58	44%	8	1%	43	49%	32	6%
1996	59	46%	7	1%	42	48%	32	5%
1997	59	46%	6	1%	43	48%	29	5%
1998[6]	58	46%	6	2%	43	47%	30	5%
1999[7]	59	48%	6	1%	45	45%	30	6%
2000	55	49%	5	1%	44	44%	30	6%
2001	54	51%	5	2%	43	43%	32	5%
2002	53	52%	4	2%	41	43%	28	3%
2003	53	54%	4	2%	42	41%	26	3%
2004	53	56%	4	2%	41	39%	28	3%
2005	53	57%	4	2%	42	38%	28	3%
2006	53	60%	3	1%	43	37%	29	2%
2007	53	59%	3	4%	43	35%	28	2%

Ainsi, on observe que la part de marché des assureurs à charte du Québec s'est stabilisée en 2007. Ils recueillent 59% du volume de primes souscrites en assurance automobile cette année, ce qui représente une augmentation de 15 points de pourcentage depuis 1995, réduisant ainsi la part de marché des assureurs à charte du Canada de 14 points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou pays étranger de 4 points de pourcentage.

Les assureurs à charte du Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile avec une part de marché de 59% en 2007.

De plus, en ajoutant la part des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec à celle des assureurs à charte du Québec, la part s'élève à 64% en 2007 comparativement à 66% en 2006. Cette situation démontre que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le tableau 3 montre l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution des produits d'assurance automobile.

5. Les données pour les cinq dernières années présentées dans les différents tableaux de ce rapport proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Ces données peuvent varier légèrement d'un rapport à l'autre étant donné les ajustements apportés par les assureurs.
6. Les parts de marché des années 1998 et antérieures sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.
7. Les parts de marché des années 1999 à 2007 sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 3

Part de marché[8] des assureurs selon leur mode de distribution[9] pour le marché de l'assurance des particuliers[10], le marché de l'assurance des entreprises[11] et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec

	ASSURANCE DES PARTICULIERS		ASSURANCE DES ENTREPRISES		TOTAL DU MARCHÉ	
Année	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
1999	43,6 %	56,4 %	14,7 %	85,3 %	39,1 %	60,9 %
2000	45,4 %	54,6 %	16,2 %	83,8 %	40,7 %	59,3 %
2001	48,1 %	51,9 %	14,1 %	85,9 %	42,6 %	57,4 %
2002	50,7 %	49,3 %	13,9 %	86,1 %	44,6 %	55,4 %
2003	53,4 %	46,6 %	14,0 %	86,0 %	46,8 %	53,2 %
2004	55,8 %	44,2 %	13,9 %	86,1 %	48,7 %	51,3 %
2005	57,4 %	42,6 %	14,0 %	86,0 %	50,4 %	49,6 %
2006	57,8 %	42,2 %	15,8 %	84,2 %	51,3 %	48,7 %
2007	58,1 %	41,9 %	16,0 %	84,0 %	51,6 %	48,4 %

Ces données indiquent qu'au cours des neuf dernières années, la croissance de la part de marché des assureurs directs se poursuit. En effet, leur part de marché a augmenté de 12,5 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte que, pour une troisième année consécutive, ces derniers dominent l'assurance automobile au Québec avec une part de marché de 51,6 % comparativement à 48,4 % pour ceux distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Par contre, on observe un certain ralentissement dans la progression des assureurs directs, puisque les parts de marché affichées sont demeurées sensiblement les mêmes cette année.

Les assureurs directs dominent l'ensemble du marché de l'assurance automobile en 2007, notamment celui du secteur des particuliers.

8. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
9. La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.
10. Par assurance des particuliers, on entend les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
11. Par assurance des entreprises, on entend les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

Lorsqu'on observe plus attentivement au tableau 3 la part de marché des assureurs selon le mode de distribution utilisé et le type de marché, on constate que les assureurs par courtiers ont subi un autre recul en 2007, et ce, pour une huitième année consécutive en assurance des particuliers et pour une troisième année consécutive en assurance des entreprises. Inversement, les assureurs directs gagnent du terrain dans chacun de ces deux secteurs d'activité. Par contre, les assureurs par courtiers continuent d'afficher une présence très marquée dans le secteur de l'assurance des entreprises, et ce, malgré un léger recul de 2 points de pourcentage au cours des deux dernières années avec une part de marché passant de 86 % en 2005 à 84 % cette année. De plus, on remarque que les assureurs directs dominent le marché de l'assurance des particuliers, et ce, depuis 2002. En 2007, les parts de marché respectives pour les assureurs directs et les assureurs par courtiers sont de 58,1 % et 41,9 % pour l'assurance des particuliers, tandis que celles pour l'assurance des entreprises sont de 16 % et 84 %.

Le marché de l'assurance automobile des entreprises est largement dominé par les assureurs à courtiers.

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font affaire au Québec.

TABLEAU 4

Part du marché[12] québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

	NOMBRE D'ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS				
Année	1	3	5	10	15
1999	18 %	44 %	58 %	77 %	89 %
2000	17 %	44 %	58 %	77 %	90 %
2001	17 %	44 %	58 %	78 %	90 %
2002	20 %	47 %	61 %	80 %	91 %
2003	20 %	47 %	63 %	83 %	94 %
2004	20 %	47 %	63 %	83 %	94 %
2005	19 %	47 %	62 %	83 %	94 %
2006	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %
2007	18 %	46 %	63 %	83 %	94 %

12. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2007 ont recueilli 94 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. Par contre, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis deux ans pour le plus important assureur ou groupe d'assureurs de même que pour les trois et cinq premiers. Ainsi, la concentration du marché de l'assurance automobile au Québec stagne puisque la progression des 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants est demeurée au même niveau depuis 2003.

Le marché québécois de l'assurance automobile est contrôlé à 94 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs.

Le tableau 5 présente la liste des 15 assureurs ou groupes d'assureurs qui dominent le marché en 2007. Ainsi, en examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 75 sociétés d'assurance, soit 59 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, proportion identique à celle de l'année 2006. Donc, malgré cette apparence de concentration du marché de l'assurance automobile, les consommateurs québécois disposent tout de même d'un vaste éventail d'assureurs et d'un choix important de produits. Il est à noter que les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les six premières positions sont les mêmes depuis neuf ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

TABLEAU 5

Part de marché[13] des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2007 en assurance automobile au Québec[14]

		PART DE MARCHÉ	
		2007	2006
1.	ING CANADA	17,58 %	18,25 %
2.	DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES	16,93 %	16,81 %
3.	AXA CANADA	11,03 %	11,20 %
4.	LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	9,56 %	9,49 %
5.	AVIVA CANADA	7,56 %	7,31 %
6.	GROUPE PROMUTUEL	7,39 %	7,20 %
7.	GROUPE CO-OPERATORS	4,30 %	4,61 %
8.	MELOCHE MONNEX	3,85 %	3,76 %
9.	ALLSTATE	2,63 %	2,74 %
10.	SSQ - GÉNÉRALES	2,59 %	2,37 %
11.	KINGSWAY	2,59 %	1,53 %
12.	INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉNÉRALES	2,39 %	2,34 %
13.	GROUPE ECONOMICAL	2,24 %	2,75 %
14.	WAWANESA	1,86 %	2,02 %
15.	LOMBARD CANADA	1,52 %	1,61 %

13. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

14. La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B.

Cette année, quelques changements sont à signaler au sein des 15 premières positions. Les huit premiers assureurs ou groupes d'assureurs conservent leurs positions par rapport à 2006, tandis que SSQ – Générales grimpe d'un rang grâce à une croissance de son volume de primes directes souscrites en assurance automobile de 14 %. Cette croissance est la meilleure parmi les assureurs ou groupes d'assureurs occupant les 15 premières positions. Wawanesa et Lombard Canada diminuent d'un rang en raison d'une décroissance respective de 4 % et 2 % de leurs primes directes souscrites par rapport à 2006. De plus, après avoir occupé la 9e position en 2006, le Groupe Economical glisse au 13e rang à la suite d'une diminution de 15 % de ses primes automobiles au Québec.

On note aussi que les assureurs automobile ne sont pas nécessairement présents dans toutes les catégories de risque. À cet effet, le tableau 6 présente un recensement du nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile.

TABLEAU 6

Nombre d'assureurs[15] ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

	CATÉGORIES DE RISQUE[16]							
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR	Total[17]
1999	88	85	82	78	81	39	93	121
2000	91	86	87	82	82	43	95	114
2001	91	84	86	80	86	47	96	113
2002	90	83	83	80	80	48	92	108
2003	87	81	81	76	74	51	88	107
2004	86	80	79	77	74	49	89	108
2005	83	77	78	74	71	46	85	103
2006	82	76	77	76	68	47	83	103
2007	82	76	77	74	68	47	83	100

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

15. Les données liées au nombre d'assureurs souscrivant dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
16. Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le *Plan statistique automobile* (PSA) et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.
17. Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

Étant donné la concurrence qui existe dans le marché québécois de l'assurance automobile, certains assureurs ont vu leur part de marché plafonner au cours des dernières années. Ils ont pris la décision d'étendre leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile afin de tenter de l'augmenter et de maintenir leur croissance. De plus, la possibilité pour un assuré de se procurer plusieurs produits d'assurance automobile auprès d'un même assureur favorise une certaine stabilité. En effet, lorsqu'un assuré est satisfait du service offert par son assureur et qu'il a d'autres besoins à combler en matière d'assurance automobile, il y a de fortes chances que celui-ci s'adresse en premier à son assureur actuel. Aussi, plus un assuré détient de produits auprès du même assureur, plus il aura tendance à lui être fidèle.

Au cours des dernières années, plusieurs assureurs ont étendu leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile.

De surcroît, face à une demande accrue de leur clientèle, certains assureurs ont accentué leur présence dans le marché des véhicules récréatifs[18], notamment pour les autocaravanes et les caravanes. Cette tendance avait été observée durant le dernier trimestre de l'année 2006 et elle s'est accentuée en 2007. Ainsi, le plus grand nombre d'assureurs actifs dans toutes les catégories de risque favorise la concurrence pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec.

En définitive, l'offre d'assurance automobile demeure élevée même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs. En outre, cette offre est très diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de correspondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

Même si ce marché est en apparence concentré, il est important de l'examiner sous plusieurs angles afin de vérifier si la concurrence est toujours présente.

Premièrement, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio et des revues spécialisées. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

Les assureurs continuent d'innover afin de devancer ou de se démarquer de la concurrence.

De surcroît, les diverses offres de promotion et de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de devancer ou de se démarquer de la concurrence.

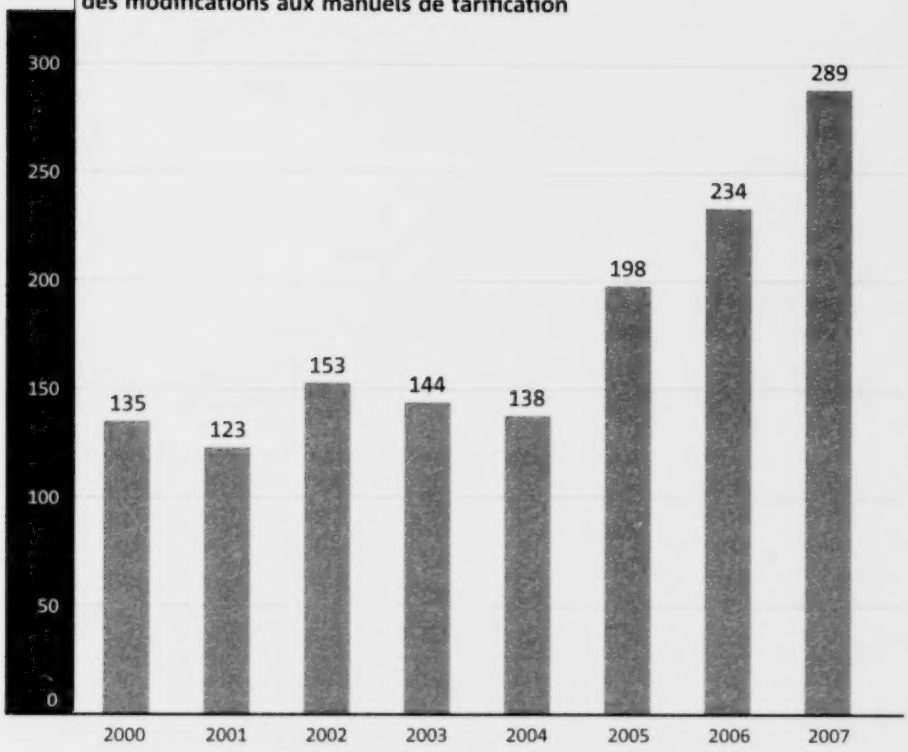
Deuxièmement, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent que chacun adapte ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, au cours de l'année 2007, l'Autorité a reçu 289 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile conformément à l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

Le graphique 2 présente l'évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification pour les huit dernières années.

18. Par véhicules récréatifs, on entend les véhicules de type autocaravane, caravane, semi-caravane et bloc-campeur.

GRAPHIQUE 2

Évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification



Ainsi, l'année 2007 a été beaucoup plus active au chapitre des modifications apportées aux manuels de tarification que les années précédentes. Au cours des trois dernières années, l'augmentation marquée du nombre de dépôts des modifications aux manuels peut être imputable à une correspondance expédiée en 2005 par l'Autorité à tous les assureurs souscrivant en assurance automobile au Québec. Cette correspondance leur rappelait les exigences légales liées à l'article 180 de même que les sanctions prévues à l'article 190 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

En 2007, les assureurs ont apporté près de 24 % de plus de modifications à leurs manuels de tarification.

Elle peut aussi être liée au développement de nouveaux produits tels l'augmentation de la période de couverture pour la protection « valeur à neuf » par exemple, ou encore au développement plus intense survenu dans le secteur des véhicules récréatifs et utilitaires qui a amené les assureurs à apporter plusieurs changements à leur tarification et à leurs règles de souscription. Aussi, un suivi plus rigoureux est effectué depuis quelques années auprès des assureurs afin qu'ils respectent les exigences liées à l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

Ainsi, cette augmentation du nombre de dépôts au cours des trois dernières années constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile demeure concurrentiel et qu'il est en constante évolution.

En outre, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs pour des profils d'assuré identiques, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 7 démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, indiquant une fois encore que ce marché demeure concurrentiel.

TABLEAU 7

Comparaison des primes[19] d'assurance automobile offertes par différents assureurs[20] au Québec pour différents profils d'assuré

	ASSUREURS				
Profils d'assuré	**A**	**B**	**C**	**D**	**Écart max / min (%)**
N° 1	724 $	705 $	726 $	703 $	3 %
N° 2	599 $	629 $	476 $	691 $	45 %
N° 3	636 $	1 095 $	941 $	949 $	72 %
N° 4	486 $	561 $	412 $	845 $	105 %
N° 5	809 $	621 $	396 $	971 $	145 %

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré peut varier d'au moins 145 % d'un assureur à l'autre. On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur D est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 1, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assuré.

Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier d'au moins 145 % d'un assureur à l'autre.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. Les efforts des assureurs semblent en effet se concentrer sur certains créneaux. Par exemple, le tableau 7 révèle que l'assuré n° 1 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré.

Par conséquent, la clientèle prisée par une majorité d'assureurs a plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

19. Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assuré.
20. Les assureurs désignés comme A, B, C et D sont les mêmes pour les cinq profils d'assuré présentés.

D'ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules utilitaires et des véhicules récréatifs. Au cours des trois dernières années, une augmentation des activités dans le secteur des véhicules divers[21] avait été observée pour les modifications apportées aux manuels de tarification et les consultations par l'industrie. Pour l'année 2007, les activités dans ce secteur ont quelque peu ralenti, mais elles demeurent toutefois élevées. Par contre, le nombre de consultations par l'industrie de même que le nombre de modifications apportées aux manuels de tarification pour les véhicules utilitaires et les véhicules récréatifs augmentent depuis deux ans. De plus, on note que le secteur des véhicules publics, notamment les taxis, a été consulté par l'industrie beaucoup plus souvent cette année que par les années passées.

La concurrence augmente dans le marché des véhicules utilitaires et dans celui des véhicules récréatifs.

Ainsi, on remarque qu'il y a 17 et 16 assureurs[22] qui ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2007 respectivement pour les catégories de risque des véhicules récréatifs et des véhicules utilitaires. Ces assureurs représentent respectivement 56 % et 66 % des primes directement souscrites dans ces marchés. De plus, 22 assureurs ont réajusté leurs tarifs pour l'ensemble du secteur des véhicules divers, soit 77 % du marché, et 40 assureurs pour la catégorie des voitures de tourisme représentant 99 % de ce marché.

40 assureurs représentant 99 % du marché des voitures de tourisme ont apporté des modifications à leurs tarifs au cours de l'année 2007.

Donc, la présence plus soutenue d'assureurs dans tous les secteurs de l'assurance automobile va faire en sorte d'accentuer la concurrence, et ce, au profit des consommateurs québécois.

Finalement, il est intéressant de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs, ce qui constitue une autre indication que la concurrence s'exerce dans le marché québécois.

En effet, l'analyse de l'évolution de la part de marché de chaque assureur selon les changements apportés à ses tarifs confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

À cet égard, le tableau 8 montre que les assureurs qui ont réduit leurs tarifs au moins une fois au cours des deux dernières années ont accru leur part de marché de 1,6 point de pourcentage au cours de l'année 2007 par rapport à celle détenue en 2005. Par contre, on observe que ceux qui les ont maintenus au même niveau ou augmentés au cours des années 2006 et 2007, ont vu leur part de marché diminuer de 2,2 points de pourcentage depuis 2005.

21. Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
22. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

TABLEAU 8

Impact sur la part de marché[23] des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2006 et 2007 pour les voitures de tourisme

Assureurs qui, en 2006 et 2007, ont...	PART DE MARCHÉ 2005	PART DE MARCHÉ 2007
... réduit leurs tarifs au moins une fois	74,3 %	75,9 %
... maintenu stables leurs tarifs	2,1 %	1,0 %
... augmenté au moins une fois leurs tarifs	21,5 %	20,4 %

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans le marché ainsi que les différents indicateurs mentionnés révèlent que la concurrence demeure présente pour l'ensemble de l'assurance automobile au Québec.

La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, on trace, dans la présente section, un portrait de l'évolution de la demande.

D'une part, la progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et à l'âge moyen du parc automobile. En effet, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus vieux. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque le véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux.

D'autre part, la demande d'assurance automobile est liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. En effet, avec le vieillissement de la population observé au Québec ces dernières années, on remarque qu'il y a plus de personnes âgées de 16 à 80 ans qui, à un moment donné, sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile.

Le tableau 9 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, ainsi que de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

23. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du nombre de voitures de tourisme souscrites selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 97 % du nombre de voitures de tourisme souscrites en 2007.

TABLEAU 9

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec[24]

	VOITURES DE TOURISME		TOUS VÉHICULES COMBINÉS	
Année	Âge moyen[25]	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre[26] (en milliers)
1999	7,11	3 513	7,59	4 073
2000	7,20	3 614	7,68	4 177
2001	7,30	3 765	7,79	4 385
2002	7,30	3 862	7,80	4 538
2003	7,22	3 976	7,76	4 675
2004	7,17	4 079	7,73	4 827
2005	7,13	4 157	7,73	4 933
2006	7,13	4 253	7,74	5 043
2007	7,12	4 334	7,77	5 137

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile continue de prendre de l'expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon considérable au cours des cinq dernières années, soit 12 % pour les voitures de tourisme et 13 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, depuis cinq ans, on observe un rajeunissement du parc automobile pour les voitures de tourisme, tandis que l'âge moyen de tous les véhicules combinés a légèrement augmenté. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et les programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

Le nombre de véhicules souscrits a augmenté au cours des cinq dernières années et le parc automobile rajeunit.

Aussi, depuis quelques années, on observe une augmentation marquée de la demande d'assurance pour la catégorie de risque des motocyclettes et des véhicules tout-terrain. En effet, le tableau 10 montre une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour ces deux catégories de risque. Leur évolution s'est traduite par des accroissements respectifs de 83 % et 98 % au cours des neuf dernières années, et de 23 % et 26 % respectivement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des catégories de risque automobile au cours de la même période.

24. L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2007 (2006, 2005, 2004, 2003 et 2002), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
25. Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.
26. Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration.

TABLEAU 10

Nombre de véhicules[27] souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

	CATÉGORIES DE RISQUE					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
1999	3 512 707	101 159	142 752	127 626	181 333	7 071
2000	3 614 306	106 543	113 171	145 645	189 772	7 333
2001	3 765 324	115 840	124 594	161 852	210 203	7 225
2002	3 862 440	127 821	130 450	182 108	221 537	13 239
2003	3 975 734	139 380	110 426	200 279	234 446	15 061
2004	4 079 424	154 132	124 724	215 118	244 316	8 815
2005	4 156 668	166 766	128 910	229 022	240 979	10 184
2006	4 253 256	175 678	132 753	241 693	230 233	9 756
2007	4 333 755	184 890	137 127	252 559	219 028	10 077

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

TABLEAU 11

Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec

Année	NOMBRE DE PERSONNES AU QUÉBEC ÂGÉES DE 16 À 80 ANS (EN MILLIERS)[28]	NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE (EN MILLIERS)[29]
2000	–	4 497
2001	5 815	4 545
2002	5 866	4 600
2003	5 915	4 656
2004	5 966	4 725
2005	6 015	4 777
2006	6 070	4 841
2007	6 120	4 909

27. Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
28. Le nombre de personnes âgées de 16 à 80 ans provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.
29. Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2007 (2006, 2005, 2004, 2003 et 2002), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans le tableau 11, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce nombre est passé de 5,815 millions en 2001 à 6,120 millions en 2007, soit une hausse de 5,2 %.

Ainsi, il y a près de 80 % de la population du Québec qui peut éventuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années.

La demande d'assurance automobile s'accroît en raison notamment de l'augmentation du nombre de titulaires de permis de conduire.

Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 9 % au cours des huit dernières années, ce qui en fait une autre indication importante de la hausse de la demande en assurance automobile.

Un autre indice de cette hausse depuis quelques années est le fait que les personnes conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé. De nos jours, il n'est plus exceptionnel de voir conduire une personne âgée de plus de 75 ans. En 2001, on dénombrait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, et cette année 13,4 %, soit une augmentation du nombre de véhicules souscrits dans ce groupe d'âge de 31,8 % en sept ans[30]. Puisque les gens vivent plus longtemps et sont en meilleure santé qu'il y a 10 ans, ils conservent leur permis de conduire sur une plus longue période. De plus, selon un sondage réalisé en février 2007 par Géocom Recherche[31] pour le compte du Conseil québécois du commerce de détail, l'automobile arrive au premier rang des intentions d'achat des personnes de 50 ans et plus en 2007, ce qui peut contribuer également à accroître la demande d'assurance automobile.

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a favorisé la croissance de la demande au cours des dernières années. Étant donné le contexte socio-économique qui demeure positif, cette progression pourrait se poursuivre, et chaque assureur tentera de saisir l'occasion d'attirer cette nouvelle clientèle.

Tel qu'il a été mentionné à la section précédente, les consommateurs sont en présence d'un marché de plus en plus concurrentiel et raffiné à l'égard de la sélection des risques. La présence de plus de 100 assureurs qui souscrivent des risques en assurance automobile en sol québécois en fait un marché très concurrentiel. Dans cet environnement, la tentation est forte pour les assureurs de réduire davantage les primes et de continuer à assouplir leurs critères de souscription.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement la clientèle qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux.

30. En 2001, 438 648 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2007 ce nombre était de 578 043. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

31. Géocom Recherche est une entreprise spécialisée en recherche commerciale et en géomarketing.

Dans ces circonstances, il est préférable pour les consommateurs d'obtenir plusieurs soumissions de la part des assureurs puisque ces derniers tenteront de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, comme on le verra au chapitre suivant, dans un contexte où les primes d'assurance sont à la baisse, les consommateurs peuvent être moins portés à comparer les prix. Toutefois, comme un assureur peut être très compétitif pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres de différents assureurs.

Ainsi, pour se procurer une assurance automobile, il demeure primordial d'obtenir plusieurs soumissions. Les consommateurs doivent poser des questions et prendre le temps de réfléchir. En comparant les différentes propositions des assureurs, ils connaîtront davantage le marché et seront en mesure de mieux négocier leur contrat d'assurance automobile. À cet égard, plus les consommateurs comparent leurs primes d'assurance et demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, plus ils contribuent à maintenir une saine concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui est de plus en plus concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison de l'augmentation du nombre de véhicules, du rajeunissement du parc automobile et de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par différents assureurs. De plus, les assurés qui retiennent les services d'un courtier d'assurances doivent voir à ce que ce dernier ait réellement effectué cette comparaison pour eux. Il est important pour les consommateurs de comparer les prix entre plusieurs courtiers, car ceux-ci ne font pas tous affaire avec les mêmes assureurs.

Le fait de demander plusieurs soumissions d'assurance peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré.

Chapitre 2

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de classification et de tarification.

La consultation des manuels de tarification

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité permet la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette Loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et de l'industrie.

Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont identifiées et définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. Ainsi, en introduisant ces mesures, le législateur voulait se doter de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec. De plus, cette possibilité de consultation par tous répond à un objectif d'informer les consommateurs pour qu'ils soient en mesure de choisir leurs produits de manière éclairée. Elle favorise aussi la concurrence entre les assureurs au profit des consommateurs.

De fait, cette année, 42 journées ont été réservées par 20 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance de dommages, soit 14 sociétés d'assurance, 3 firmes indépendantes de consultation, 2 bureaux de courtiers et un organisme gouvernemental, afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification. Parmi les 14 sociétés, 50 % détenaient une charte du Québec ou une charte du Canada avec son siège au Québec, 43 % détenaient une charte du Canada et 7 % une charte d'une autre province.

Au cours de ces visites, 208 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 31 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un organisme réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Certains peuvent consulter jusqu'à 5 ou 6 fois au cours d'une même année.

208 consultations des manuels de tarification en ce qui a trait à 31 manuels d'assureurs différents ont été effectuées au cours de l'année 2007.

Ainsi, la consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet d'accroître la concurrence. De plus, bien que les consommateurs n'aient pas consulté les manuels de tarification au cours des dernières années, ils peuvent tout de même en bénéficier puisque les assureurs peuvent consulter ces manuels, favorisant ainsi une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Le tableau 12 présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme.

Les sections des manuels de tarification concernant les différents rabais et surcharges ont été les plus consultées au cours de l'année 2007.

TABLEAU 12

Recensement des sections des manuels de tarification[32] les plus consultées au cours de l'année 2007 pour les voitures de tourisme

SECTIONS DES MANUELS DE TARIFICATION	NOMBRE DE CONSULTATIONS	POURCENTAGE[33]
Rabais / surcharge	101	49 %
Territoires / municipalités	84	40 %
Table de groupes des véhicules	74	36 %
Classes des conducteurs	65	31 %
Dossiers de conduite	65	31 %
Pointage de stabilité financière « credit scoring »	60	29 %
Taux de base	55	26 %
Limites et franchises	52	25 %
Avenants	41	20 %

Les 31 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de cette année représentent près de 94 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile, ce qui fait en sorte que les consultants sont en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les 10 assureurs les plus consultés en 2007 représentent plus de 68 % du marché québécois de l'assurance automobile.

De plus, signalons que pour la première fois, les manuels de tarification des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers ont été plus consultés que ceux des assureurs directs (56 % des consultations en 2007).

32. On observe également que les sections relatives aux motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain ont été consultées 18, 6 et 8 fois respectivement au cours de l'année 2007. Les sections qui traitent des véhicules récréatifs, des véhicules utilitaires et des véhicules publics ont été consultées à 18, 49 et 17 reprises au cours de la dernière année.

33. Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2007, soit 208 consultations.

GRAPHIQUE 3

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté

Le graphique 3 illustre également que les manuels de tarification des assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec sont les plus consultés cette année. De plus, ce fait est représentatif du marché québécois puisque les assureurs établis au Québec dominent avec une part de marché qui s'élève à 64 % en 2007, comme il a été mentionné au chapitre 1.

Les manuels des assureurs les plus présents dans le marché québécois sont les plus consultés.

Les modifications aux manuels de tarification

Par ailleurs, les modifications apportées par plusieurs assureurs à leur manuel de tarification sont fort variées. Elles portent sur de nombreux aspects de leurs critères de classification et de tarification.

Il est important de noter que les assureurs ne sont pas tenus de modifier annuellement leur manuel de tarification. Ainsi, un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification sur une longue période. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années et être toujours utilisés. Le fait que plusieurs assureurs apportent de nombreux changements à leur manuel de tarification depuis quelques années ne fait que confirmer la présence d'une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

En 2007, les assureurs représentant 77 % du marché pour les voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères. Les systèmes de protection contre le vol et l'utilisation de la cote de crédit ont été les plus modifiés.

Ainsi, 24 assureurs[34] ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année, ce qui représente 77 % de ce marché. À cet effet, le tableau 13 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

TABLEAU 13

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2007

CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION	PART DE MARCHÉ[35] EN 2007 DES ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Système de protection contre le vol	60 %
Marque / année / modèle du véhicule	54 %
Pointage de stabilité financière « credit scoring »	41 %
Expérience d'infractions / condamnations	29 %
Localisation	17 %
Utilisation du véhicule	12 %
Permis de conduire (type de permis : apprenti, probatoire, permanent, etc.)	12 %
Âge	9 %
Conducteur occasionnel	9 %
Rabais Internet	9 %
Pluralité de véhicules	9 %
Sexe	5 %

34. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

35. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

En faisant abstraction des modifications apportées à la table de groupes des véhicules[36], le critère lié aux systèmes de protection contre le vol revient en tête du classement en 2007, position qu'il avait occupée de 2003 à 2005. En effet, en raison du nombre important de vols de véhicules, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées, de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance.

En ce qui concerne le critère lié à l'utilisation de la cote de crédit, souvent appelée pointage de stabilité financière ou « credit scoring », il occupe le haut du classement pour une deuxième année consécutive. De fait, les assureurs ont effectué un virage marquant en 2006, et l'utilisation de ce critère est de plus en plus en vogue auprès des assureurs québécois. L'utilisation du pointage de stabilité financière peut avoir un impact important allant d'un rabais de 30 % jusqu'à une surcharge de 15 % sur la prime demandée à l'assuré. De plus, si ce dernier refuse de donner son consentement pour la consultation de son dossier de crédit, il n'aura pas droit aux rabais et, généralement, une surcharge sera automatiquement ajoutée à sa prime.

De surcroît, les définitions touchant l'expérience de conduite, l'utilisation du véhicule et le type de permis de conduire détenu ont également subi une multitude de modifications tant à l'égard des définitions elles-mêmes qu'aux rabais accordés. Par exemple, certains assureurs ont augmenté la valeur du rabais accordé aux jeunes conducteurs ayant suivi un cours de conduite.

Les assureurs continuent aussi d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leurs clientèles. Parmi ces changements, mentionnons notamment l'augmentation du rabais octroyé aux assurés demeurant fidèles à l'assureur, les franchises décroissantes offertes à ceux qui affichent un bon dossier, le rabais accordé aux assurés qui font une demande d'assurance par le biais du site Web de l'assureur et la diminution ou le retrait du rabais accordé aux conducteurs féminins étant donné l'augmentation de la sinistralité pour cette clientèle.

De plus, certains assureurs encouragent maintenant les consommateurs à adopter des pratiques respectueuses de l'environnement, soit en introduisant des rabais additionnels pour les propriétaires de véhicules hybrides ou en accordant des réductions de primes en fonction du kilométrage annuel. Par exemple, certaines publicités d'assureurs font la promotion d'une plus grande utilisation de la bicyclette ou du transport en commun pour aller travailler au lieu d'utiliser leur véhicule.

Ainsi, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Au cours de l'année 2007, les assureurs n'ont apporté que très peu de changements aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain. Ceux-ci concernent surtout les rabais pour les systèmes antivol. Par contre, mentionnons que plusieurs modifications avaient été apportées à ces règles au cours des trois dernières années alors que cette année les assureurs ont plutôt concentré leurs efforts sur les ajustements des taux de primes.

36. La table de groupes des véhicules doit être ajustée annuellement, notamment en raison de l'arrivée de nouveaux modèles sur le marché.

La catégorie des véhicules utilitaires a aussi subi plusieurs changements en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification, et ce, pour une deuxième année consécutive. À cet effet, 8 assureurs[37] ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification, ce qui représente 32 % de ce marché.

Le tableau 14 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires pour l'année 2007.

TABLEAU 14

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2007

CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION	PART DE MARCHÉ[38] EN 2007 DES ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Marque / année / modèle du véhicule	30 %
Système de protection contre le vol	29 %
Localisation	8 %

Notons que plusieurs règles de souscription ont été modifiées pour cette catégorie de risque et qu'il est maintenant possible de se procurer différents avenants qui n'étaient généralement pas disponibles auparavant, notamment la protection « valeur à neuf » ou la garantie « privation de jouissance » qui prévoit la location d'un véhicule en cas de sinistre.

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de l'année permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des véhicules divers. Seuls de nouveaux critères de classification et de tarification ont été introduits dans la catégorie des véhicules utilitaires. En 2007, les assureurs ont peu utilisé de nouveaux facteurs, à part l'utilisation plus marquée du pointage de stabilité financière.

Ainsi, les assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointues au fil des ans apportent moins de modifications à leur manuel. Cependant, lorsqu'ils changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée. Pensons notamment à l'augmentation de la période de couverture pour la protection « valeur à neuf » ou à l'application de franchises minimales obligatoires pour certains modèles de véhicules.

37. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

38. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des véhicules utilitaires selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode qui, tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. L'assurance automobile, comme toute forme d'assurance, repose sur l'évaluation du risque. Or, plus le risque est élevé, plus la prime d'assurance le sera. Par exemple, toute catégorie confondue et sans tenir compte de l'âge du conducteur, les assureurs estiment généralement que le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident est de 1 sur 25. Par contre, chez les jeunes conducteurs de moins de 18 ans, ce risque est estimé par les assureurs à 1 sur 5 pour les garçons et à 1 sur 10 pour les filles. Ces chiffres à eux seuls expliquent pourquoi les primes d'assurance sont plus élevées pour les jeunes. Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer d'un assureur à l'autre.

Par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Parmi les critères les plus courants, on note l'âge, le sexe, l'état civil, la profession, le type de véhicule, l'expérience de conduite, l'utilisation du véhicule (loisir ou travail), les réclamations antérieures, les infractions au Code de la route, les points d'inaptitude, la résiliation du permis de conduire et les cours de conduite.

Les assureurs s'intéressent donc à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est élevé, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. Ils accordent leur propre pondération à chacun des critères, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Un assureur pourrait donc considérer que l'écart entre les jeunes conducteurs et ceux plus expérimentés n'est pas si prononcé, tandis qu'un autre pourrait prétendre le contraire. Cette situation peut occasionner des écarts substantiels dans la prime demandée pour un même profil d'assuré, comme le démontre le tableau 7 du chapitre 1. Par conséquent, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que celle-ci ait une demande d'indemnisation, et sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

Ainsi, depuis quelques années, les méthodes de calcul de la prime d'assurance automobile se complexifient et sont plus spécifiques en fonction des clientèles ciblées. Il y a 20 ans, les assureurs automobile tenaient compte du type de véhicule, du territoire et de l'âge du conducteur, mais pas de certains autres facteurs tels l'utilisation de pneus d'hiver ou la passation par l'assuré d'un cours de conduite sur la neige. De plus, il n'y a pas si longtemps, les assureurs ne considéraient généralement que trois catégories d'âge : les moins de 25 ans, les 25 à 40 ans et les plus de 40 ans. Aussi, la notion de territoire n'était liée qu'à la ville. Maintenant, la tarification est plutôt effectuée en fonction des codes postaux, et les catégories d'âge se multiplient et se raffinent de plus en plus.

Les consommateurs ne doivent donc pas s'étonner qu'un assureur leur demande certains renseignements qui leur semblent non pertinents à une demande de soumission d'assurance automobile. Tous les renseignements recueillis peuvent éventuellement servir à prédire les risques que représente une personne, car les assureurs sont constamment à la recherche de nouveaux facteurs d'évaluation des risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs sont plus en mesure de choisir le genre de clients qu'ils désirent assurer puisqu'ils misent

sur une connaissance très poussée de cette clientèle. Finalement, les consommateurs ont donc vraiment un avantage à comparer les offres de différents assureurs afin d'en tirer le meilleur prix possible en fonction du risque qu'ils représentent.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt qu'uniquement sur les prix de l'assurance automobile. Ils tiennent de plus en plus compte de l'ensemble des produits offerts à un consommateur et ciblent donc une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Comme il a été mentionné précédemment, les assureurs ont développé, au fil des ans, des critères de classification et de tarification très raffinés pour les voitures de tourisme. Au cours de l'année 2007, on remarque que les assureurs ont transposé cette segmentation à l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile, notamment pour les véhicules utilitaires et les véhicules récréatifs. On observe également que certains assureurs ont assoupli leurs règles de souscription relatives à certains risques. En effet, les adeptes de véhicules récréatifs et de véhicules divers peuvent maintenant assurer leur véhicule sans l'obligation d'assurer également leur voiture de tourisme auprès du même assureur.

Un autre exemple d'assouplissement des règles de souscription concerne les véhicule importés provenant notamment des États-Unis. En effet, avec la montée en force du dollar canadien au cours de l'année 2007, plusieurs consommateurs québécois ont décidé d'acheter un véhicule aux États-Unis et il était difficile pour eux de se procurer de l'assurance. Ainsi, certains assureurs ont modifié leurs règles afin de permettre à ces consommateurs d'obtenir une assurance automobile auprès d'eux. Par conséquent, les assureurs ont démontré qu'ils étaient en mesure de réagir rapidement et de s'ajuster adéquatement à un changement de comportement des consommateurs. La flexibilité des règles d'encadrement du marché en vigueur au Québec a notamment permis aux assureurs de répondre rapidement à ce changement.

Pour les années à venir, les assureurs devront également s'adapter à un nouveau phénomène au Québec, soit la hausse des importations des véhicules avec conduite à droite. En effet, il se vend maintenant de plus en plus de véhicules, à la base destinée uniquement au marché japonais, appelés JDM (Japanese Domestic Market), dont le volant est à droite. Par conséquent, les assureurs devront revoir certaines de leurs règles de classification et de tarification afin de combler les besoins d'assurance des propriétaires de JDM.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affichait des hausses moyennes pour les années 2000 à 2002. Ce mouvement à la hausse s'est finalement renversé en 2003. Depuis ce temps, l'industrie présente des baisses moyennes de tarifs. Pour l'année 2007, la tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit, mais la diminution moyenne est de moindre envergure que celle des trois dernières années, comme l'illustre le tableau 15. Le nombre d'assureurs qui affichent une hausse de tarifs a augmenté de 3 à 9 au cours de la dernière année, tandis que 7 assureurs de moins ont réduit leurs tarifs.

Pour l'année 2007, la tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit. La diminution moyenne est de 1,8 %.

TABLEAU 15

Nombre d'assureurs et variation moyenne[39] des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme[40]

	MODIFICATION DES TARIFS						
	RÉDUCTION		STABLE		HAUSSE		EFFET GLOBAL
Année	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Variation moyenne
2001	6	-0,6 %	9	–	16	3,0 %	1,5 %
2002	2	-2,2 %	9	–	18	2,6 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	–	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	–	6	2,1 %	-3,2 %
2005	29	-4,3 %	17	–	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,4 %	20	–	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	10	–	9	2,4 %	-1,8 %

Donc, la variation moyenne des tarifs pour l'année 2007 représente une diminution de 1,8 %, soit un point de pourcentage de moins que celle observée l'an dernier. Malgré cela, il est faux de prétendre que les assureurs ont été moins agressifs sur le marché cette année. En effet, en analysant les 10 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification de même qu'aux différents rabais accordés. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ainsi, ceux-ci, comme bien d'autres, modifient certains critères afin de mieux cibler une clientèle précise et faire face à la concurrence.

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une cinquième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions se manifeste maintenant dans le niveau de la prime moyenne souscrite, et ce, malgré le fait que l'âge moyen du parc automobile continue de diminuer et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on peut le constater au tableau 16, la prime moyenne souscrite pour ces véhicules a chuté de 0,4 % en 2007, en baisse graduelle depuis 2004. Ces réductions de tarifs laissent aussi présager une diminution de la prime moyenne pour 2008. Le tableau 16 présente également l'évolution de la prime moyenne souscrite dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

39. À noter qu'il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 1,8 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 1,8 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

40. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 99 % des primes directes souscrites en 2007 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

TABLEAU 16

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec[41]

	CATÉGORIES DE RISQUE					
Année	**VT**	**MC**	**MN**	**TT**	**VU**	**VP**
2001	537 $	278 $	112 $	163 $	660 $	1 403 $
2002	563 $	288 $	123 $	171 $	721 $	989 $
2003	581 $	299 $	145 $	179 $	779 $	893 $
2004	589 $	308 $	140 $	187 $	810 $	1 421 $
2005	578 $	301 $	141 $	188 $	828 $	1 254 $
2006	567 $	284 $	141 $	187 $	826 $	1 241 $
2007	565 $	273 $	160 $	185 $	808 $	1 189 $

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Le tableau 15 révèle qu'il y a tout de même neuf assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2007, et ce, malgré les bénéfices d'exploitation appréciables observés au cours des sept dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, il faut comprendre que l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Tout d'abord, les bons résultats d'exploitation des sept dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des hivers particulièrement cléments entraînant des conditions routières plus favorables, ce qui a réduit le nombre d'accidents. Comme la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements pour une année donnée.

Compte tenu des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante. Dans la tarification des assureurs, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2007, on observait que la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2006. Ainsi, après cinq années consécutives où la fréquence des sinistres a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que la fréquence des sinistres allait demeurer à des niveaux semblables au cours de 2007 et des années suivantes, ce qui peut expliquer en partie la baisse des tarifs observée cette année.

41. Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Ensuite, le coût moyen par sinistre continuait sa progression à la hausse. Chacun des assureurs pourra avoir interprété cette tendance comme étant attribuable au rajeunissement du parc automobile, ou découlant en partie de l'augmentation des coûts de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances ainsi que les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes, compte tenu de ses propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2007.

Enfin, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs ainsi que leurs résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions du Canada où ils sont présents.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de venir en aide à leur clientèle. En effet, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour le développement de programmes de dépannages routiers ou d'assistance juridique, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen utilisé par les assureurs. Ces derniers tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée.

En réponse aux préférences des consommateurs et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Cependant, l'absence de catastrophes naturelles de très grande ampleur cette année devrait engendrer une baisse des tarifs de la réassurance en 2008. La majorité des observateurs surveillant le marché de la réassurance, dont les agences de notation, anticipent une baisse des prix de la réassurance en matière de dommages aux biens pour l'année 2008. En effet, selon ces observateurs, les réassureurs ont affiché d'excellents résultats en 2006 et 2007, ce qui fait en sorte qu'ils ont un peu moins d'arguments en leur faveur pour augmenter les tarifs.

De plus, selon certains représentants d'assureurs, les réformes adoptées par les gouvernements des autres provinces depuis 2004, afin de limiter la hausse effrénée des réclamations liées aux blessures corporelles, se sont avérées efficaces et ont permis de stabiliser les coûts des sinistres et de rétablir l'accessibilité à l'assurance automobile à des prix jugés plus abordables pour les consommateurs. Ainsi, l'impa soutenu de ces mesures de contrôle des coûts, combiné à des réductions de tarifs imposées par les gouvernements des autres provinces, a permis une amélioration d la situation des assureurs de dommages dans ces autres régions du Canada. Toutef la hausse des indemnités d'accident et des dommages corporels en Ontario indique une reprise de l'inflation dans ces secteurs, ce qui explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante en 2007.

Dans un tel contexte et en tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2007, on anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur l plan des tarifs en assurance automobil u Québec au cours des prochaines nées. Les consommateurs auront do avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs pour en profiter pleinement.

L'Autorité anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années.

Chapitre 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2007

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément essentiel de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2007. Cette analyse traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, sans tenir compte des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Pour ce faire, il est nécessaire de définir au préalable ce qu'est une tarification « adéquate ».

Une tarification adéquate doit avant tout permettre de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte des risques associés aux activités d'assurance.

Une tarification adéquate doit générer des bénéfices raisonnables compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit alors être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart entre les coûts d'exploitation, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit adéquate, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur, et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année (les conditions météorologiques, par exemple).

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10%, il ne faudra pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. Pensons notamment à la concurrence, aux stratégies commerciales des assureurs ainsi qu'à leurs résultats dans les autres catégories d'assurance[42] qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel de les considérer dans l'interprétation des résultats.

L'évolution globale des résultats

Le tableau 17 présente les résultats[43] des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 1998 à 2007.

Ceux-ci sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont donnés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 81% des primes souscrites totales en 2007, et pour l'ensemble des véhicules assurés qui comprend notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 17 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et qu'au cours des sept dernières années le niveau se situe à plus de 10%.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

42. À noter que la majorité des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

43. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du *Plan statistique automobile* (PSA) publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile* par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 17 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a légèrement augmenté de 1,1 % en 2007 par rapport à l'année précédente, et ce, malgré que le marché est marqué par des baisses de primes. Aussi, au cours des 10 dernières années, soit depuis 1998, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 50 % pour cette catégorie de véhicule. Cette situation s'explique notamment par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et par le rajeunissement du parc automobile.

Le volume des primes acquises pour l'ensemble des véhicules a augmenté en 2007 pour se situer maintenant à plus de 3 milliards de dollars.

Le total des dépenses pour l'ensemble des véhicules en 2007 se situe à 88,4 % des primes acquises.

TABLEAU 17

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

	1998	1999[44]	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Primes souscrites (en M$)										
■ Voitures de tourisme	1 667	1 729	1 880	2 020	2 173	2 311	2 401	2 404	2 413	2 448
■ Tous véhicules[45]	2 008	2 131	2 323	2 495	2 702	2 886	3 014	3 028	3 023	3 026
Primes acquises (en M$)										
■ Voitures de tourisme	1 614	1 607	1 800	1 949	2 098	2 242	2 360	2 407	2 401	2 428
■ Tous véhicules	1 952	1 991	2 228	2 417	2 600	2 803	2 956	3 022	3 008	3 011
REVENUS										
Primes acquises (%)[46]										
■ Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
■ Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)[47]										
■ Voitures de tourisme	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5
■ Tous véhicules	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5
TOTAL DES REVENUS										
■ Voitures de tourisme	101,3	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5
■ Tous véhicules	101,3	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5
DÉPENSES										
Sinistres (%)[48]										
■ Voitures de tourisme	82,6	74,0	72,7	65,7	61,6	60,9	59,2	60,5	61,4	63,1
■ Tous véhicules	81,5	76,3	72,6	66,0	61,3	60,0	58,0	58,2	58,5	61,8
Frais d'exploitation (%)[49]										
■ Voitures de tourisme	26,5	27,6	25,7	25,1	25,3	25,5	26,1	25,7	26,7	26,5
■ Tous véhicules	26,4	27,5	25,7	25,0	25,4	25,5	26,2	25,8	26,7	26,6
TOTAL DES DÉPENSES										
■ Voitures de tourisme	109,1	101,6	98,4	90,8	86,9	86,4	85,3	86,2	88,1	89,6
■ Tous véhicules	107,9	103,8	98,3	91,0	86,7	85,5	84,2	84,0	85,2	88,4
BÉNÉFICE (PERTE) (%)[50]										
■ Voitures de tourisme	(7,8)	(0,3)	3,0	10,4	14,1	14,6	15,6	14,9	13,3	11,9
■ Tous véhicules	(6,6)	(2,5)	3,1	10,2	14,3	15,5	16,8	17,2	16,2	13,2
BÉNÉFICE (PERTE) sur 10 ans (%)[51]										
■ Tous véhicules	2,3	2,9	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	8,3	9,5	10,9
BÉNÉFICE (PERTE) sur 20 ans (%)[52]										
■ Tous véhicules	–	–	–	–	3,4	3,7	4,6	6,0	7,1	7,8

44. Les données des années 1999 et suivantes proviennent du nouveau PSA. De plus, les sinistres de l'année 1998 sont comptabilisés par année de survenance, alors que ceux de 1999 à 2007 le sont par année civile.
45. Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.
46. Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.
47. Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de 3 mois et de 6 mois (source : Banque du Canada).
48. Les sinistres incluent tous les frais de règlement.
49. Les frais d'exploitation de l'année 2007 sont estimés.
50. Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.
51. Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 10 ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2007 représente le bénéfice réalisé de 1998 à 2007.
52. Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 20 ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2007 représente le bénéfice réalisé de 1988 à 2007.

De fait, le tableau 9, présenté au chapitre 1, montre une progression de 23,4 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2007 par rapport à 1999, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant de primes acquises.

De surcroît, comme il a été mentionné précédemment, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué graduellement depuis l'année 2003. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus vieux, puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires de véhicules plus récents choisiront généralement une couverture d'assurance plus complète. Ainsi, le rajeunissement du parc automobile, particulièrement au cours des cinq dernières années, contribue de façon importante à la croissance du volume des primes acquises.

En 2007, le niveau des tarifs a diminué en moyenne de 1,8 % (voir chapitre 2). Sans cette diminution, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

En ce qui concerne les dépenses, on constate qu'en général la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations, ou à les maintenir au même niveau.

Toutefois, tel qu'il a été mentionné au chapitre 2, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie[53] l'augmentation de ces frais au cours des six dernières années par rapport à 2001. De plus, la légère croissance du ratio des frais d'exploitation au cours des dernières années s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées aux activités de marketing et à l'embauche de ressources additionnelles. En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité, et les dépenses liées aux salaires et avantages sociaux des employés ont presque doublé depuis 2001, ce qui représente une croissance supérieure aux primes acquises.

En ce qui a trait à l'année 2007, les résultats complets relatifs aux frais d'exploitation n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction de ce rapport. Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de changements marqués par rapport à l'année précédente. Ainsi, on estime que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises pour l'année 2007 se situe à un niveau comparable à celui de 2006.

Enfin, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications de la fluctuation des résultats.

53. Le nouveau volet « Frais d'exploitation » du PSA est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Ce changement peut expliquer une légère rupture dans les tendances des résultats par rapport aux années antérieures.

L'évolution des sinistres

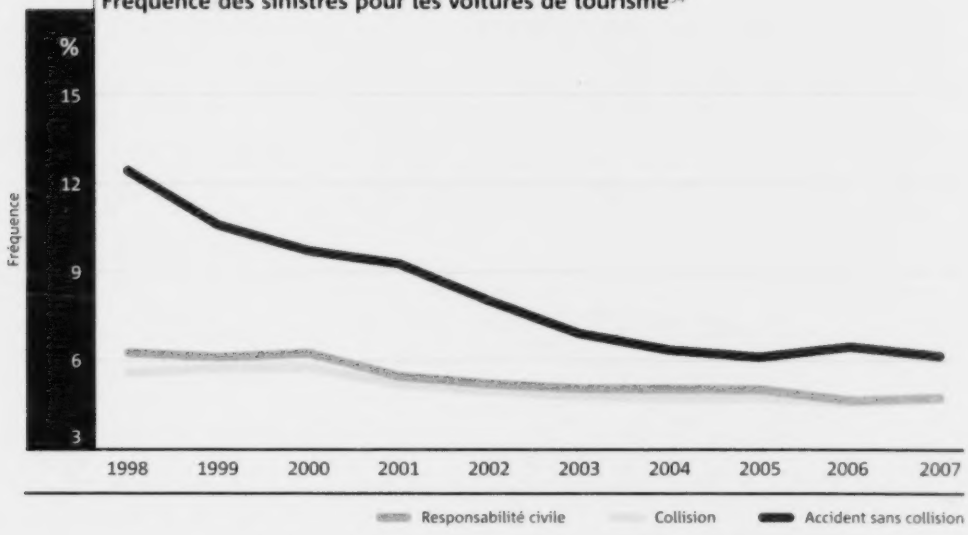
Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe C fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen.

Le graphique 4 présente l'évolution de la fréquence des sinistres de 1998 à 2007 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

La fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux très bas.

GRAPHIQUE 4

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme[54]



Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des sinistres est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions favorables des derniers hivers, combinées aux automnes plutôt cléments qu'a connus le Québec, ont contribué à maintenir à un niveau très bas la fréquence des sinistres pour chacune de ces garanties.

54. Les données utilisées pour les graphiques présentés dans ce chapitre se trouvent à l'annexe D.

Par contre, on observe que la fréquence des sinistres pour ces deux garanties a connu une augmentation en 2007. Les grandes périodes de froid qui ont sévi sur le Québec durant l'hiver dernier, de même que les tempêtes de neige répétitives, ont rendu les conditions routières particulièrement difficiles pour la conduite automobile, ce qui explique en partie les hausses de 2,1% et 3,3% de la fréquence des sinistres observée cette année pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » respectivement. Quant à celle pour la garantie « accident sans collision ni versement », elle a diminué de 4,8%.

Bien que la fréquence des sinistres ait augmenté pour deux des trois principales couvertures du contrat d'assurance automobile, elle demeure toutefois à des niveaux historiques très bas pour l'ensemble des garanties. De plus, l'effet combiné des variations de la fréquence des sinistres pour ces trois garanties se traduit par une baisse globale de 0,3% de la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme. Les couvertures « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » présentent des fréquences de réclamations respectives de 4,8%, 4,7% et 6,2% en 2007. Il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance.

De fait, l'évolution de la fréquence d'accidents dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence.

D'un côté, le prix élevé de l'essence incite les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport. D'un autre côté, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc, de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 9 et 11 du chapitre 1 que le nombre de titulaires de permis de conduire s'est accru de 9,2% entre 2000 et 2007, alors que le nombre de voitures de tourisme souscrites a enregistré une hausse de 19,9% au cours de la même période. De plus, à l'aide de ces deux tableaux, on peut calculer le ratio du nombre de voitures de tourisme souscrites par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement depuis l'année 2000. En effet, il est de 0,88 en 2007 alors qu'il était de 0,80 en 2000. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accidents pour chacun d'eux et, par conséquent, la fréquence des sinistres.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, mentionnons qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de ce seuil ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2001 pour la garantie « collision », 63,6% des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250$ ou moins alors que 30,2% avaient une franchise de 500$ ou plus. En 2007, ces proportions sont maintenant de 39,8% et 44,7% respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées peut aussi expliquer le mouvement à la baisse de la fréquence des sinistres observé ces dernières années[55].

Opter pour des franchises plus élevées permet d'économiser sur les primes et de réduire la fréquence.

55. De plus, des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser de bonnes sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10% à 15% sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500$ au lieu de 250$ pour la garantie « collision ». Mentionnons que la prime associée à cette garantie compte pour presque la moitié de la prime totale d'assurance pour une couverture complète.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 4 montre une réduction notable de la fréquence de ce type de sinistre depuis 1999. Comme elle couvre un large éventail de réclamations[56], plusieurs facteurs peuvent influer sur l'évolution de la fréquence des réclamations.

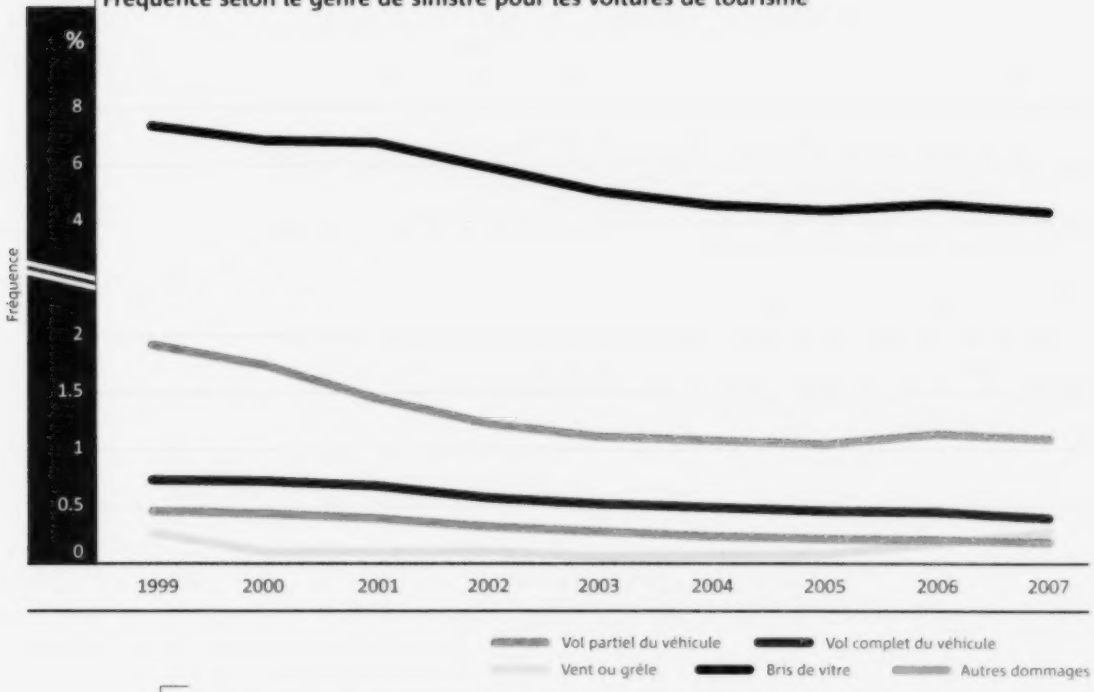
Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité, qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques, qui auront un impact sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

En outre, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence. Plus précisément, en 2001, celles de 50 et de 100 dollars étaient choisies par les propriétaires de 72,5 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 27,4 %, les franchises de 250 $ et plus étant préférées par 59,8 % des assurés.

Le graphique 5 illustre la fréquence des différents types de réclamations couvertes par cette garantie pour la période de 1999 à 2007. Il permet de constater que tous les types de réclamations ont enregistré une amélioration importante à ce chapitre depuis 1999, sauf pour les sinistres causés par le vent ou la grêle qui montre une croissance considérable depuis deux ans, soit de 200 %[57].

GRAPHIQUE 5

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



56. Cette garantie couvre notamment les réclamations pour vol partiel ou complet du véhicule, les dommages causés par le vent ou la grêle, les bris de vitre et d'autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme.

57. Notons qu'en 2007, la fréquence des sinistres « vent ou grêle » est revenue au même niveau qu'elle était en 1999, soit à 0,27 %, tandis que celle des « autres dommages » diminue de 43 %, passant de 1,84 % en 1999 à 1,05 % en 2007.

De plus, le graphique 5 permet de constater des baisses importantes au chapitre des vols et des bris de vitre. Depuis 1999, la fréquence des vols partiels a diminué de près de 57 %, celle des vols complets de véhicules de 46 % et celle des bris de vitre de 42 %[58].

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (notamment des systèmes de repérage et de burinage), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicules[59].

De surcroît, une augmentation marquée du nombre de vols de véhicules à l'échelle canadienne à la fin des années 1990 a incité les fabricants à doter leurs nouveaux modèles de systèmes antivol, ce qui contribue aussi à la diminution de la fréquence des vols.

Également, depuis le 1er septembre 2007, Transports Canada a adopté un nouveau règlement en vertu duquel tous les nouveaux modèles de voitures, de fourgonnettes, de camionnettes et de véhicules utilitaires sport neufs ainsi que tous les camions neufs doivent être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol. Ce système fait en sorte qu'il est difficile de faire démarrer le moteur d'un véhicule sans un dispositif approprié de désarmement du système d'immobilisation. Quand il est armé, le système d'immobilisation empêche le démarrage d'un véhicule en désactivant l'une des unités de commande. Pour mettre le véhicule en marche, le code ou le signal approprié doit être transmis de la clé du véhicule à l'unité de commande.

Toujours selon Transports Canada, la majorité des véhicules volés présentement sont de vieux modèles qui ne sont pas équipés d'un système d'immobilisation antivol. En effet, selon le palmarès des véhicules les plus souvent volés au Canada en 2006, diffusé par le Bureau d'assurance du Canada, aucun des 10 véhicules en tête de liste n'était équipé d'un système électronique d'immobilisation antivol. Il faut reculer jusqu'au 28e rang du palmarès des véhicules les plus souvent volés avant de trouver un véhicule qui présente une fréquence de vol élevée malgré le fait qu'il soit muni de ce système antivol.

Présentement, environ 80 % des véhicules neufs vendus au Canada sont déjà équipés de ce dispositif de protection. La nouvelle réglementation de Transports Canada signifie donc que tous les véhicules circulant sur les routes au Canada seront éventuellement équipés de ce dispositif antivol. Par conséquent, cette mesure profitera à tous les assurés puisqu'elle réduira davantage les vols de véhicules. De plus, cette mesure pourrait avoir une répercussion sur la prime d'assurance automobile, puisque environ 14 % du montant total de la prime d'assurance exigée par les assureurs couvre les vols de véhicules. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir les vols de véhicules représente plus de 50 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

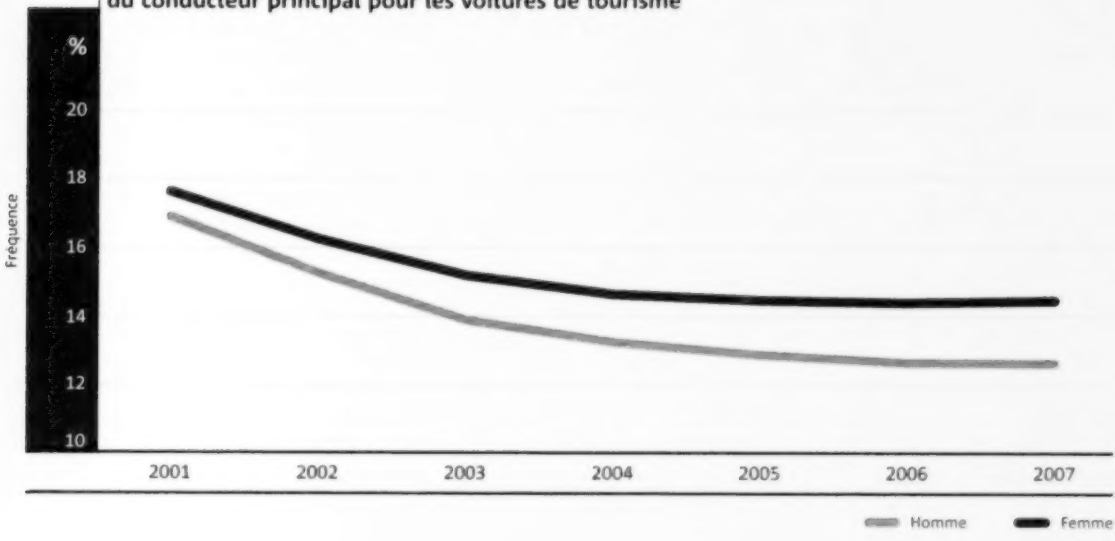
Il est aussi intéressant d'observer l'évolution de la fréquence des réclamations en fonction de différents critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs dans l'établissement de leur niveau de tarifs, notamment celui concernant le sexe du conducteur principal.

58. La fréquence des vols partiels est passée de 0,45 % en 1999 à 0,19 % en 2007, tandis que celle des vols complets de véhicules est passée de 0,71 % à 0,39 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 7,32 % à 4,26 %.

59. En 2000, plus de 35 000 vols de véhicules (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour la province de Québec pour des déboursés de 257 M$ comparativement à 21 000 vols et des déboursés de 212 M$ en 2007. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2007-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

GRAPHIQUE 6

Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme



Ce graphique montre qu'au cours des sept dernières années, la fréquence des réclamations est plus élevée pour les femmes que pour les hommes, et que l'écart entre les deux sexes s'accentue chaque année. En effet, cet écart était de 0,73 point de pourcentage en 2001, alors qu'il est maintenant de 1,82 point de pourcentage. De plus, la fréquence des réclamations des hommes diminue de nouveau cette année passant de 12,64 % en 2006 à 12,62 %, tandis que celle des femmes a connu une légère hausse en 2007 passant de 14,38 % en 2006 à 14,44 %.

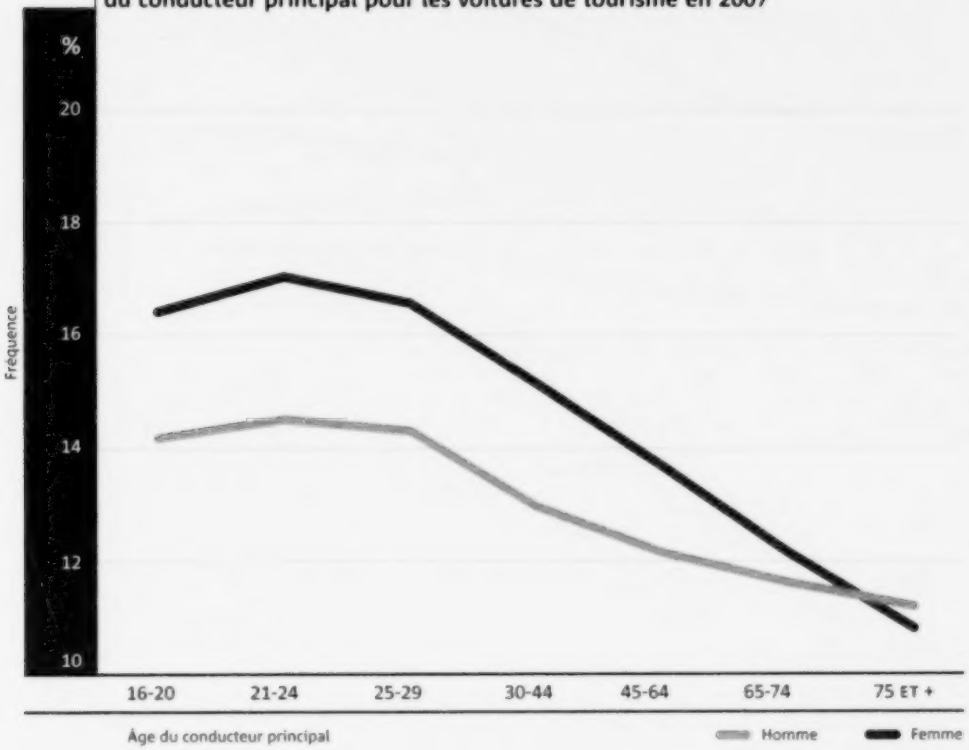
Pour 2007, en ce qui a trait à la fréquence des sinistres pour chacune des trois couvertures principales du contrat d'assurance automobile pour les hommes et les femmes pour les voitures de tourisme, on observe que celle des hommes est inférieure à celle des femmes, et ce, pour chacune des ces trois garanties. L'écart le plus important a trait à la garantie « responsabilité civile » qui est de 0,46 point de pourcentage, tandis que celui pour les garanties « collision » et « accident sans collision ni versement » est respectivement de 0,16 et 0,02 point de pourcentage.

Certaines personnes œuvrant dans l'industrie avancent que la fréquence de réclamations plus élevée chez les conducteurs féminins s'explique en partie par le fait que les femmes achètent plus de couvertures d'assurance pour leur véhicule que les hommes. Or, si une personne n'est pas assurée pour la garantie « collision » par exemple, cette dernière n'est pas assurée pour ses propres dommages. Donc, si elle est responsable d'un accident, elle ne pourra pas réclamer à son assureur les dommages subis à son véhicule. Par conséquent, puisque que les femmes souscrivent plus de protections pour leur véhicule, il est normal que la fréquence de réclamations totale soit plus élevée que celle des hommes.

Aussi, il est reconnu que les jeunes conducteurs ont une fréquence de réclamations plus élevée que les conducteurs plus âgés comme le montre le graphique 7.

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007

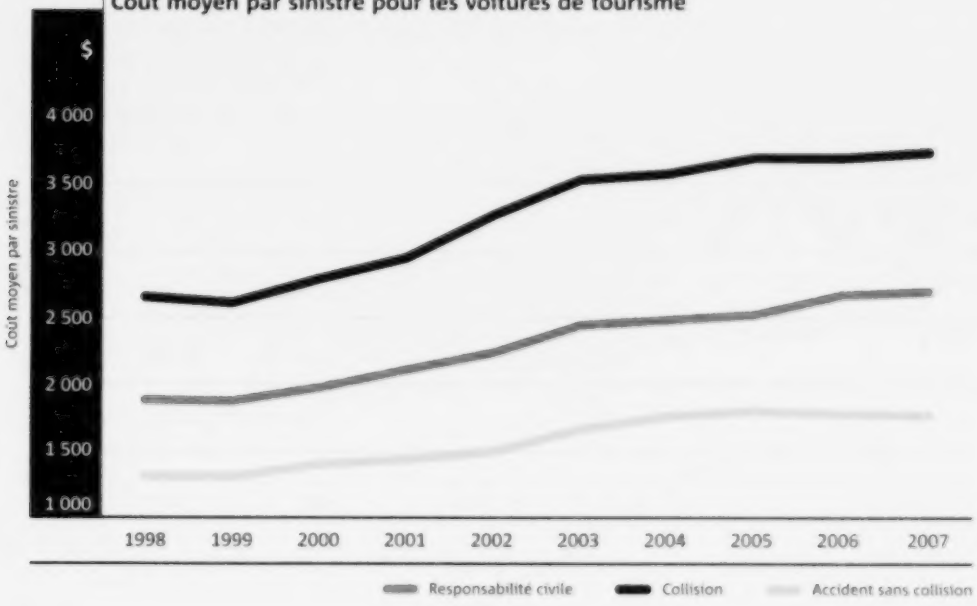


En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté de façon significative pour toutes les garanties depuis le début des années 2000, comme le montre le graphique 8. En effet, ces coûts se sont accrus respectivement de 44 %, 43 % et 35 % pour les couvertures « responsabilité civile », « collisions » et « accident sans collision ni versement », et ce, depuis l'année 1999. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate ainsi que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour chacune de ces garanties.

Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés.

GRAPHIQUE 8

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme



De plus, cette progression est influencée non seulement par l'effet du rajeunissemer du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments contribue ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres à des niveaux élevés.

L'augmentation marquée des franchises de plus de 250$ achetées par les consommateu contribue aussi à maintenir ces coûts à un niveau élevé. De fait, le coût moyen de ces réclamations est élevé puisque le nombre de petites réclamations diminue.

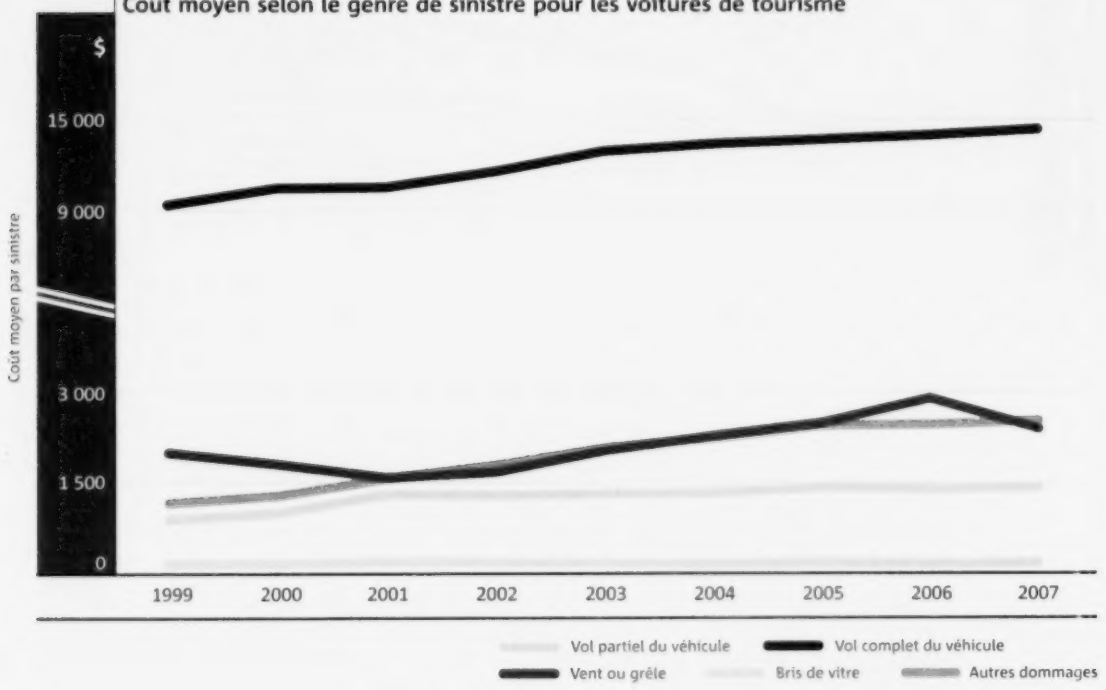
Par contre, pour une deuxième année consécutive, on observe que ce coût pour la garantie « accident sans collision ni versement » diminue légèrement avec une baisse de 0,6 % en 2007, lui qui était en hausse entre les années 2000 et 2005. Le coût moye des sinistres pour la couverture « collision » avait également augmenté graduellemer au cours des années 2000 à 2005 avant de subir une légère baisse en 2006. Cette année, ce dernier a augmenté de 1,1 % comparativement à l'année 2006, tandis que celui de la garantie « responsabilité civile » s'accroît pour une huitième année consécutive avec une hausse de 0,9 % en 2007.

Notons que la croissance des coûts moyens des réclamations semble avoir ralenti quelque peu en 2007 en raison notamment du fait que plusieurs assureurs offrent maintenant des programmes de franchises décroissantes. Ainsi, plusieurs petites réclamations sont présentées aux assureurs, ce qui influence à la baisse ce coût et, par conséquent, sa progression.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations, comme le montre le graphique 9.

GRAPHIQUE 9

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



En effet, le nombre de vols complets de véhicules représente un peu moins de 6 % du nombre total de réclamations couvertes par cette garantie, mais plus de 50 % des montants versés. La progression du coût moyen des vols complets de véhicules[60] se poursuit en 2007, ce qui normalement aurait dû entraîner une hausse du coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

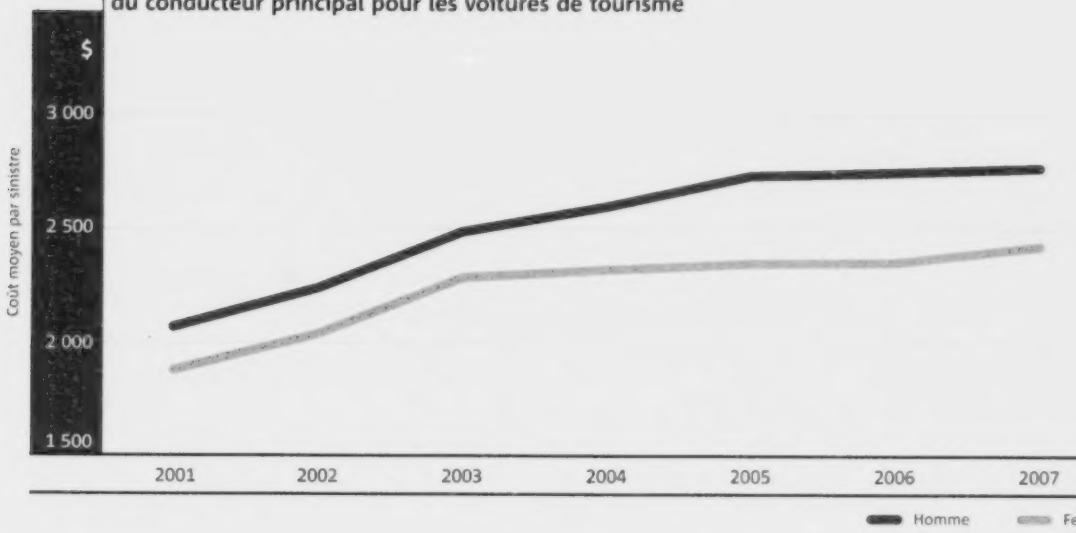
On note également une croissance (2 %) du coût moyen des réclamations pour « autres dommages », qui comprennent notamment l'incendie et le vandalisme. Le coût moyen de ce type de réclamation représente le deuxième en importance parmi les sinistres qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ». Il est passé de 2 447 $ en 2006 à 2 500 $ en 2007.

Considérons maintenant l'évolution du coût moyen des sinistres selon l'âge et le sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme.

60. Notons que le coût moyen par sinistre des « vols complets du véhicule » augmente de 2,3 %, passant de 13 814 $ en 2006 à 14 138 $ en 2007.

GRAPHIQUE 10

Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme



Contrairement à la tendance observée pour la fréquence des réclamations, le graphique 10 montre que ce coût pour les conducteurs masculins est de beaucoup supérieur à celui des conducteurs féminins, et ce, même si l'écart s'est quelque peu rétréci en 2007[61].

Le coût moyen des sinistres pour les hommes a subi une progression de près de 34 depuis 2001, passant de 2 064 $ en 2001 à 2 762 $ cette année, tandis que pour les femmes cette progression est de 29 %.

Cette croissance semble se stabiliser pour les hommes depuis trois ans alors que ce pour les femmes a continué d'augmenter durant l'année 2007. Par contre, même si fréquence des réclamations est supérieure chez les femmes, leurs primes d'assuran automobile demeurent généralement plus basses que celles des hommes. Le coût moyen des réclamations, qui est plus élevé chez les conducteurs masculins, contrib grandement à cette situation.

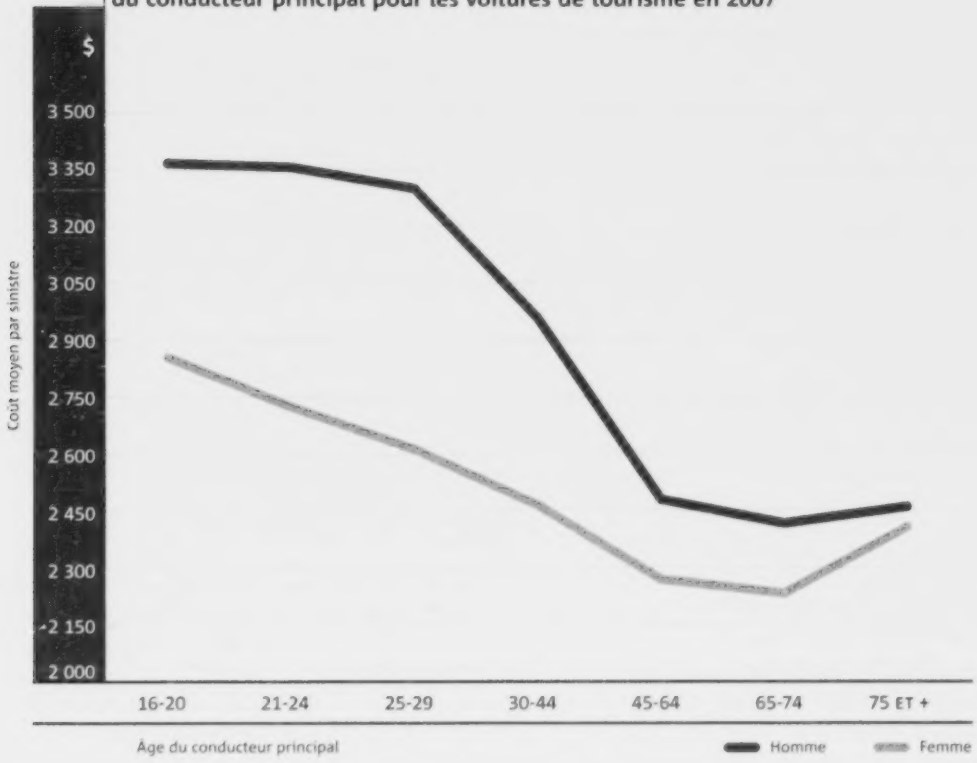
Par contre, selon certaines sources œuvrant dans le secteur de l'assurance automobile au Québec, l'écart entre les hommes et les femmes tendrait à diminuer en ce qui a tr aux primes qui leur sont demandées. Ces mêmes sources constatent que les femmes sont beaucoup plus nombreuses sur les routes du Québec qu'il y a 30 ans et qu'elles ont à jongler avec des emplois du temps serrés. Ainsi, pour certains assureurs, il n'est pas exclu que le sexe ne soit plus un facteur aussi prédictif que par le passé. À ce moment-là, il était légitime d'accorder un rabais additionnel aux conducteurs féminin mais maintenant pour ces assureurs, ce rabais ne semble plus être aussi justifié.

61. Pour les graphiques 10 et 11, les écarts montrés entre les coûts moyens pour les hommes et les femmes peuvent ê influencés par d'autres facteurs, comme le type de véhicule conduit.

Le graphique 11 présente la répartition du coût moyen par sinistre pour l'année 2007 par sexe et par groupe d'âge pour les voitures de tourisme.

GRAPHIQUE 11

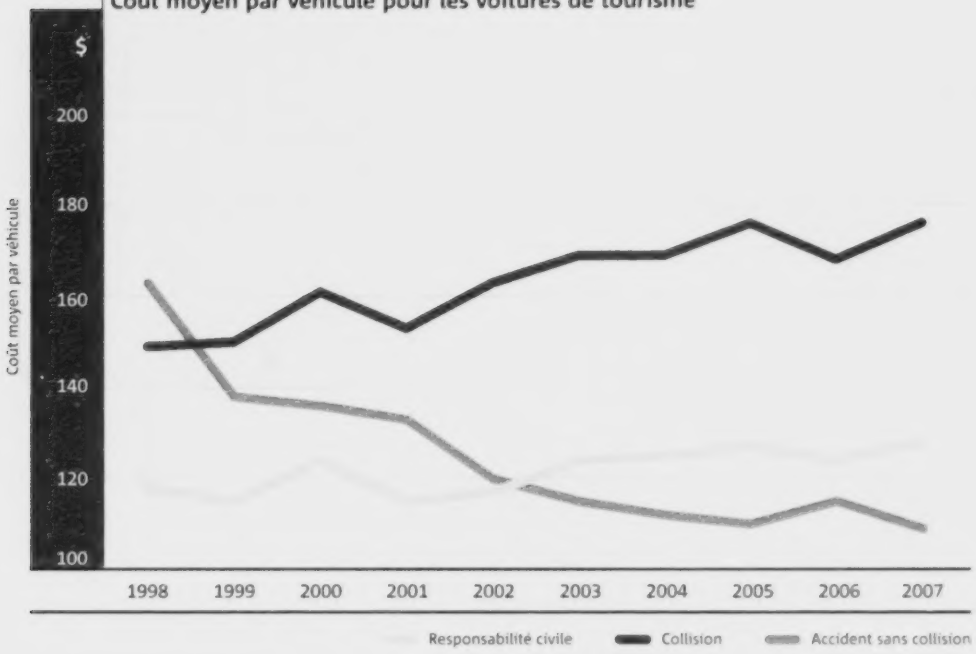
Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007



Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 12.

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



En 2007, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement augmenté par rapport à 2006, avec une hausse de 3,2 %, puisque la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres ont tous les deux augmenté. Étant donné que la fréquence des réclamations et le coût moyen ont aussi augmenté pour la couverture « collision », le coût global de cette garantie a subi une augmentation notable de 4,0 % en 2007 par rapport à 2006.

La hausse des fréquences de réclamations et des coûts moyens ont causé des augmentations du coût global des garanties « responsabilité civile » et « collision ».

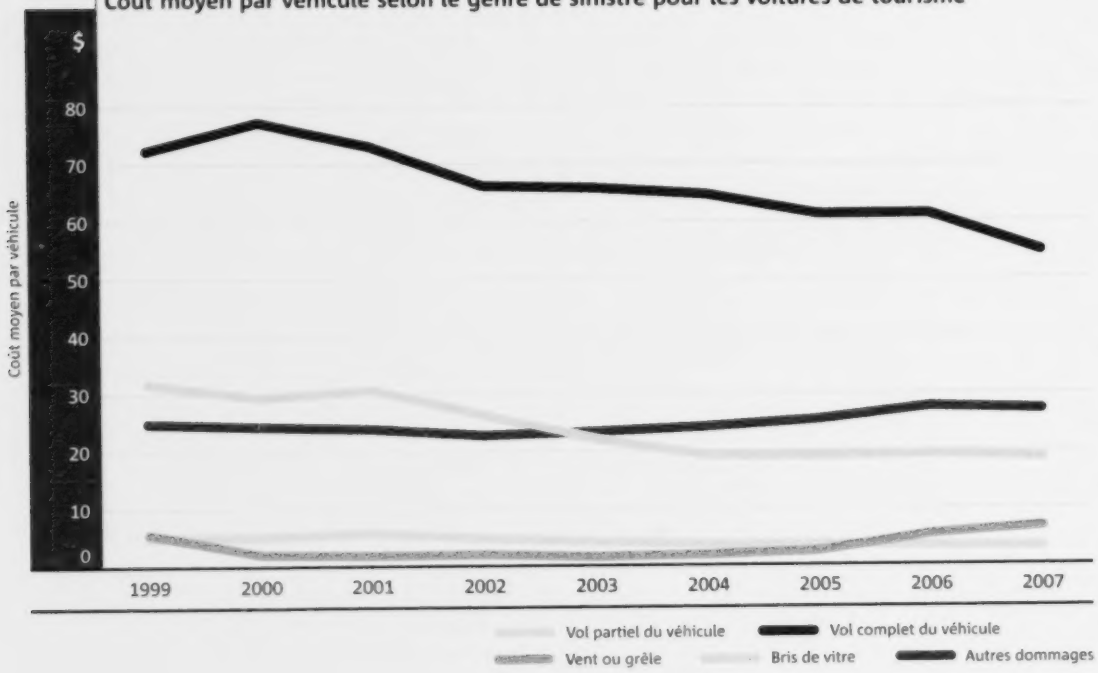
Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », l'amélioration de l'expérience de 5 % résulte, comme l'illustre le graphique 13, des réclamations pour vol complet du véhicule, des réclamations pour vol partiel et des réclamations pour bris de vitre[62]. La diminution du coût moyen par véhicule de ces réclamations est attribuable à la réduction de leur fréquence qui est supérieure à la hausse de leur coût moyen par sinistre.

Le coût global de la garantie « accident sans collision ni versement » a diminué.

62. Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour « vol complet du véhicule » a diminué de 10,3 %, celui des réclamations pour « vol partiel » de 5,9 % et celui des réclamations pour « bris de vitre » de 3,1 % au cours de l'année 2007.

GRAPHIQUE 13

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Ainsi, le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme a continué d'augmenter en 2007 par rapport à 2006, passant de 1,473 milliard de dollars à 1,532 milliard de dollars, soit une hausse de 4 %. Ce changement est principalement attribuable à la hausse de la fréquence des réclamations et du coût moyen des sinistres des garanties « responsabilité civile » et « collision ». Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, il est passé de 1,759 milliard de dollars en 2006 à 1,860 milliard de dollars en 2007, soit une hausse de 5,7 %.

Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une hausse de 4 % et que celle-ci est supérieure à celle présentée pour les primes acquises en 2007 (augmentation de 1 %), l'effet des baisses de tarifs observées depuis cinq ans se fait ressentir et les résultats présentés cette année sont supérieurs à ceux de 2006. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 61,4 % en 2006 à 63,1 % en 2007, comme l'indique le tableau 17. Toutefois, le ratio sinistres / primes observé cette année demeure parmi les meilleurs ratios présentés au cours des 20 dernières années. Les assureurs, dans leur ensemble, ont donc été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable pour cette catégorie de véhicule.

Le bénéfice d'exploitation est passé de 16,2 % des primes acquises en 2006 à 13,1 % cette année. Il demeure tout de même supérieur à la moyenne historique.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, on observe qu'en 2007, le ratio sinistres/primes a également augmenté de 3,3 points de pourcentage comparativement à 2006, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec ont diminué, passant de 16,2 % en 2006 à 13,1 % cette année.

Le caractère adéquat de la tarification en 2007

Malgré l'effet des réductions des tarifs consenties par les assureurs en 2007, les primes acquises sont demeurées sensiblement au même niveau que l'an dernier en raison de la croissance de la demande.

Les dépenses ont également augmenté au cours de l'année 2007 et elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus élevé que l'an dernier pour les voitures de tourisme, puisque la progression du montant des sinistres est de plus grande importance que celle du montant des primes acquises.

Pour l'ensemble des véhicules, on note une situation similaire à celle observée pour les voitures de tourisme. Par contre, l'augmentation des dépenses totales est de plus grande envergure étant donné que la croissance du montant des sinistres par rapport à celle des primes acquises est beaucoup plus importante que celle observée pour les voitures de tourisme. Ainsi, le niveau de bénéfice total estimé pour cette année est inférieur à celui de l'an dernier, mais reste tout de même supérieur à la moyenne historique.

Par ailleurs, l'analyse des résultats au cours des 25 dernières années révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 14 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2007 indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

Ainsi, ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps en raison d'un grand nombre de facteurs dont il a été question dans les sections précédentes, notamment la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres. Par exemple, sans égard aux conditions météorologiques favorables des derniers hivers, imprévisibles par les assureurs au moment d'établir le niveau des primes, les bénéfices d'exploitation de 2001 à 2007 n'auraient pas été aussi appréciables.

Le graphique 14 permet également d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et 20 ans. On constate notamment une croissance importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. Cette année, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs pour la période de 10 ans, comprenant les années 1998 à 2007, s'établit à 10,9 % des primes acquises.

Établi sur une période de 10 ans, ce résultat est remarquable et peut même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[63]. Toutefois, lorsque calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 7,8 % des primes acquises. Ce rendement est légèrement supérieur à une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile.

Calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 7,8 % des primes acquises.

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte)[64] d'exploitation par année et par période de 10 ans et 20 ans pour l'ensemble des véhicules

63. Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. À noter que cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

64. Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

Par ailleurs, l'établissement d'une tarification adéquate exige que l'on prenne en considération non seulement les éléments propres à l'estimation des coûts, mais aussi les objectifs de croissance et de positionnement dans le marché ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

Au cours des dernières années, la variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance, les résultats obtenus dans les autres catégories de risque ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages dans les autres régions du Canada peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Par contre, selon le réassureur Swiss Re Canada, le calme est enfin revenu en 2007 dans le secteur de la réassurance après des années de sinistres coûteux. Ces bons résultats au Canada s'appuient en grande partie sur la qualité intrinsèque du portefeuille canadien d'assurance. De plus, le Canada n'a pas connu de grandes catastrophes naturelles et il en a été ainsi du côté des catastrophes causées par la présence humaine. Ce réassureur prévoit une relative stabilité sur la scène économique mondiale ainsi que sur le front de la réassurance. De plus, les réformes adoptées par les gouvernements des autres provinces depuis 2004 se sont avérées positives.

Combinées à l'ampleur des bénéfices générés depuis sept ans en assurance automobile au Québec, ces indications devraient entraîner d'autres baisses des primes en 2008. De plus, la fréquence des sinistres automobiles demeure à des niveaux très faibles et certains observateurs de l'industrie sont d'avis qu'elle se maintiendra sensiblement au même niveau en 2008, ce qui milite également pour d'autres réductions des primes, et ce, malgré la baisse des bénéfices en 2007. Ceci est d'autant plus vrai, puisque les résultats des opérations d'assurance automobile de l'ensemble du marché se situent présentement au-dessus de la moyenne historique.

D'autres réductions de primes sont à prévoir pour 2008.

Ainsi, en considérant le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une cinquième année consécutive et les risques associés à l'assurance automobile, la tarification peut être qualifiée d'adéquate, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Étant donné les risques associés à l'assurance automobile, la tarification pratiquée par les assureurs en 2007 peut être qualifiée d'adéquate.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, bien qu'à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices[65], mais à divers degrés.

Par conséquent, bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 13,1 % en 2007, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

65. Il est à noter que le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Enfin, rappelons que les bénéfices d'exploitation estimés pour 2007 demeurent supérieurs à la moyenne historique. En effet, le niveau des bénéfices estimés pour l'année 2007 est parmi les plus élevés depuis 1983. L'excellente performance des résultats techniques affichés par l'ensemble des assureurs, combinée aux résultats provenant des activités de placement, permettent ainsi aux assureurs de présenter des bénéfices d'exploitation fort appréciables. Par conséquent, les rendements de l'industrie de l'assurance automobile au Québec devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique en 2008.

En 2008, les rendements de l'industrie québécoise de l'assurance automobile devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché dans ce secteur d'activité. De plus, étant donné la croissance de la demande d'assurance automobile, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui est à l'avantage des consommateurs, et particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs. Ainsi, la bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec est profitable pour les consommateurs, puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de souscription et de tarification.

Par conséquent, il est recommandé aux consommateurs de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs afin de stimuler la concurrence dans le secteur.

Les consommateurs devraient comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs afin de stimuler la concurrence dans le secteur.

Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2007 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement inférieurs à ceux de 2006, parce que la progression des primes acquises a été de moindre importance que celle du montant des sinistres. Par contre, les résultats présentés constituent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les sept dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie de l'assurance automobile au Québec est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2007, pour une cinquième année consécutive, est un indicateur que le marché est efficace et que les consommateurs peuvent en profiter.

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2007 (100 assureurs en proposaient), même si le marché était dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs. L'analyse de ce marché a démontré qu'il demeure toujours concurrentiel.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison du rajeunissement du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet ainsi aux revenus de primes de progresser.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2007 permet d'observer que, depuis quatre ans, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. Néanmoins, lorsque les assureurs changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des sept dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Les consommateurs ont donc tout intérêt à demander plusieurs soumissions d'assurance afin de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs.

Annexes

A Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2007 55

B Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2007 en assurance automobile au Québec 59

C Glossaire 61

D Données utilisées pour les graphiques 4 à 14 65

Annexe A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2007

ASSUREUR[66]	SIÈGE		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA – AGRICOLES[67]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS – GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Rimouski	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[67]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[67]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE – LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis-de-Montcalm	Québec	Canada

66. Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
67. Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2007, même s'il détenait un permis pour le faire.

ASSUREUR[66]	SIÈGE		
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE – MUNICIPALITÉS	Québec	Québec	Canada
OPTIMUM – GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE – GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE[67]	Québec	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Québec	Québec	Canada
UNIQUE – GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Total : 53			
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GCAN – GÉN.[67]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
Total : 3			

ASSUREUR[66]	SIÈGE		
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE – CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[67]	North York	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE[67]	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS – GÉNÉRALE[67]	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN.	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE – GÉN.[67]	Québec	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA – GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
NORDIQUE[67]	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA[67]	Totonto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)[67]	Montréal	Québec	Canada
RBC – GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE – GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[67]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA[67]	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS GARANTIE[67]	Toronto	Ontario	Canada
WATERLOO[67]	Waterloo	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada
Total : 43			

ASSUREUR[66]	SIÈGE		
Charte d'un État ou pays étranger			
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
ARCH[67]	New York	New York	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE[67]	Paris		France
CENTENNIAL[67]	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Farmigton Hills	Michigan	É.-U.
ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE[67]	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE – GÉN.[67]	Wasau	Wisconsin	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterr
LUMBERMENS MUTUAL[67]	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA[67]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	St. Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO[67]	Tokyo		Japon
TIG[67]	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
XL – ASSURANCE[67]	London		Angleterr
XL AMÉRIQUE[67]	Stamford	New York	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse
Total : 28			
Grand total : 127			

Annexe B

LISTE DES ASSUREURS[68] FAISANT PARTIE DES 15 PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS POUR L'ANNÉE 2007 EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

ING CANADA

BELAIR INC.
ING DU CANADA
ING NOVEX
NORDIQUE[69]
TRAFALGAR DU CANADA[69]

AXA CANADA

AXA
AXA – AGRICOLES[69]
AXA (CANADA)[69]
AXA PACIFIQUE[69]
INNOVASSUR

AVIVA CANADA

AVIVA
ELITE
SCOTTISH & YORK
TRADERS GÉNÉRALE

GROUPE PROMUTUEL

ABITIBIENNE
APPALACHES – ST-FRANÇOIS
BAGOT
BEAUCE
BELLECHASSE
BOIS-FRANCS
CHARLEVOIX-MONTMORENCY
COATICOOK-SHERBROOKE
DEUX-MONTAGNES
DORCHESTER
DRUMMOND
EST
GASPÉSIE – LES ILES
HAUT ST-LAURENT
ISLET
KAMOURASKA
LAC AU FJORD
LAC ST-PIERRE-LES FORGES
LANAUDIÈRE
LÉVISIENNE-ORLÉANS
LOTBINIÈRE
MONTMAGNY
MONTS ET RIVES
OUTAOUAIS
PORTNEUF-CHAMPLAIN
PRAIRIES
PROMUTUEL RÉASSURANCE[69]
RIVIÈRE-DU-LOUP
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.
SOULANGES
TÉMISCOUATA
VALLÉE
VALMONT
VAUDREUIL
VERCHÈRES

DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES

DESJARDINS – GÉN.
PERSONNELLE – GÉNÉRALES

68. Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.

69. Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2007, même s'il détenait un permis pour le faire.

LA CAPITALE GROUPE FINANCIER

CAPITALE – GÉNÉRALES

UNIQUE – GÉN.

GROUPE CO-OPERATORS

CO-OPERATORS – GÉNÉRALE[69]
COSECO
ÉQUITABLE – GÉN.[69]

SOUVERAINE – GÉN.
UNION CANADIENNE

MELOCHE MONNEX

HABITATION ET AUTO TD
PRIMMUM

SÉCURITÉ NATIONALE

SSQ – GÉNÉRALES

SSQ – GÉNÉRALES

INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉNÉRALES

INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉNÉRALES

WAWANESA

WAWANESA

ALLSTATE

ALLSTATE DU CANADA
PAFCO

PEMBRIDGE

KINGSWAY

JEVCO

KINGSWAY

GROUPE ECONOMICAL

ECONOMICAL
FÉDÉRATION

MISSISQUOI
WATERLOO[69]

LOMBARD CANADA

LOMBARD (CIE CANADIENNE)

LOMBARD (CIE D'ASS.)

Annexe C

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile

L'année civile s'étend du 1er janvier au 31 décembre de l'année. En ce qui concerne l'année civile pour les sinistres, ce sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis[70]

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)[71]

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des autres catégories de risque, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

70. Ces données sont établies par année civile.

71. Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Collision

Représente une collision entre deux véhicules et, notamment celle avec le sol ou se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre[70]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule[70]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations[70]

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)[71]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automob des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comm cyclomoteurs.

Motoneige (MN)[71]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Primes acquises

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'u an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale sont comptabilisés comme prime acquise, pour l'année qui vien de se terminer.

Primes souscrites

Primes payées par les assurés pour la durée totale de la protection achetée (durée maximum de 12 mois) pour les polices émises au cours d'une année.

Responsabilité civile (chapitre A)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4)

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1)

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Véhicule public (VP)[71]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)[71]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)[71]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)[71]

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

Annexe D

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 4 À 14

GRAPHIQUE 4

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[72]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[73]
1998	6,28	5,61	12,43
1999	6,13	5,75	10,59
2000	6,26	5,78	9,72
2001	5,49	5,19	9,28
2002	5,23	4,99	8,03
2003	5,07	4,80	6,92
2004	5,06	4,73	6,36
2005	5,04	4,75	6,12
2006	4,66	4,57	6,47
2007	4,76	4,72	6,16

GRAPHIQUE 5

Fréquence[74] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	0,45	0,71	0,27	7,32	1,84
2000	0,43	0,70	0,11	6,81	1,67
2001	0,39	0,66	0,11	6,73	1,39
2002	0,32	0,56	0,11	5,86	1,18
2003	0,28	0,51	0,07	5,00	1,07
2004	0,24	0,48	0,08	4,53	1,04
2005	0,22	0,45	0,09	4,34	1,01
2006	0,21	0,44	0,18	4,55	1,09
2007	0,19	0,39	0,27	4,26	1,05

72. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

73. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

74. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 6

Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	HOMME	FEMME
2001	16,89	17,62
2002	15,25	16,24
2003	13,88	15,18
2004	13,24	14,63
2005	12,87	14,45
2006	12,64	14,38
2007	12,62	14,44

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007 (en pourcentage)

Groupe d'âge	HOMME	FEMME
16-20 ANS	14,19	16,42
21-24 ANS	14,52	17,04
25-29 ANS	14,31	16,57
30-44 ANS	12,97	15,15
45-64 ANS	12,15	13,68
65-74 ANS	11,62	12,15
75 ANS ET +	11,20	10,81

GRAPHIQUE 8

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[75]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[76]
1998	1 879	2 651	1 309
1999	1 870	2 607	1 307
2000	1 972	2 786	1 399
2001	2 105	2 943	1 435
2002	2 233	3 265	1 496
2003	2 439	3 531	1 662
2004	2 479	3 574	1 757
2005	2 518	3 693	1 798
2006	2 663	3 690	1 775
2007	2 688	3 730	1 765

GRAPHIQUE 9

Coût moyen[77] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	1 074	10 097	2 036	423	1 309
2000	1 158	10 990	1 868	420	1 413
2001	1 435	11 031	1 673	444	1 662
2002	1 420	11 871	1 753	436	1 860
2003	1 441	12 956	2 066	429	2 106
2004	1 452	13 341	2 279	413	2 252
2005	1 529	13 578	2 467	427	2 434
2006	1 504	13 814	2 825	413	2 447
2007	1 530	14 138	2 385	427	2 500

75. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

76. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pou les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie.

77. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 10

Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	HOMME	FEMME
2001	2 064	1 875
2002	2 235	2 035
2003	2 483	2 283
2004	2 594	2 317
2005	2 728	2 344
2006	2 743	2 348
2007	2 762	2 418

GRAPHIQUE 11

Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007
(en dollars)

Groupe d'âge	HOMME	FEMME
16-20 ANS	3 367	2 855
21-24 ANS	3 357	2 725
25-29 ANS	3 301	2 613
30-44 ANS	2 958	2 466
45-64 ANS	2 481	2 271
65-74 ANS	2 418	2 234
75 ANS ET +	2 462	2 409

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[78]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[79]
1998	118	149	163
1999	115	150	138
2000	124	161	136
2001	115	153	133
2002	117	163	120
2003	124	169	115
2004	125	169	112
2005	127	176	110
2006	124	168	115
2007	128	176	109

GRAPHIQUE 13

Coût moyen[80] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	4,86	72,10	5,47	30,94	24,13
2000	4,98	76,88	2,00	28,60	23,58
2001	5,58	72,79	1,77	29,92	23,13
2002	4,60	66,07	1,89	25,56	22,00
2003	3,99	65,65	1,48	21,42	22,57
2004	3,49	64,51	1,73	18,71	23,35
2005	3,42	61,12	2,32	18,54	24,53
2006	3,15	61,19	5,11	18,78	26,68
2007	2,97	54,90	6,41	18,21	26,20

78. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

79. Pour l'année 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2007, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

80. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules[81] (en pourcentage des primes acquises)

Année	BÉNÉFICE (PERTE) DE L'ANNÉE	BÉNÉFICE (PERTE) POUR LA PÉRIODE DE DIX ANS SE TERMINANT L'ANNÉE COURANTE
1983	23,9	
1984	9,4	
1985	(8,5)	
1986	(7,4)	
1987	(2,5)	
1988	(3,3)	
1989	(10,5)	
1990	(8,3)	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	(0,3)
1994	10,4	0,5
1995	9,3	2,2
1996	5,3	3,3
1997	(4,5)	2,9

81. Les résultats des années 1998 à 2007 sont présentés au tableau 17.

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec 3

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte 5

TABLEAU 3

Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec 6

TABLEAU 4

Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile 7

TABLEAU 5

Part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2007 en assurance automobile au Québec 8

TABLEAU 6

Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 9

TABLEAU 7

Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré 12

TABLEAU 8

Impact sur la part de marché des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2006 et 2007 pour les voitures de tourisme 14

TABLEAU 9

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec 15

TABLEAU 10

Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 16

TABLEAU 11

Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec 1

TABLEAU 12

Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2007 pour les voitures de tourisme 2

TABLEAU 13

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2007 2

TABLEAU 14

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2007 2

TABLEAU 15

Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 2

TABLEAU 16

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 2

TABLEAU 17

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 3

LISTE DES GRAPHIQUES

PAGE

GRAPHIQUE 1

Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire 4

GRAPHIQUE 2

Évolution des dépôts auprès de l'autorité des modifications aux manuels de tarification 11

GRAPHIQUE 3

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté 21

GRAPHIQUE 4

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme 36

GRAPHIQUE 5

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 38

GRAPHIQUE 6

Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 40

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007 41

GRAPHIQUE 8

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 42

GRAPHIQUE 9

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 43

GRAPHIQUE 10

Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 44

GRAPHIQUE 11

Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2007 45

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme

GRAPHIQUE 13

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et 20 ans pour l'ensemble des véhicules

Québec
Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
418 525-0337

Montréal
800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
514 395-0337

Numéro sans frais : 1 877 525-0337

www.lautorite.qc.ca